# MOTO

RYZACJA
SPORT
TECHNIKA
TURYSTYKA



OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO
ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO



Nr. 6 1939

Rok 9-ty Cena numeru 50 gr.

Motocykliści zrzeszeni otrzymują „MOTOCYKL i CYCLECAR" bezpłatnie

# MOTOCYKL i CYCLECAR

MIESIĘCZNIK

OFICJALNY ORGAN POLSKIEGO ZWIĄZKU MOTOCYKLOWEGO, POŚWIĘCONY ZAGADNIENIOM MOTORYZACJI, TECHNIKI, SPORTU I TURYSTYKI MOTOROWEJ

Nr. 6 CZERWIEC 1939 r.

REDAKTOR — JANUSZ KULESZA. WYDAWCA — POLSKI ZWIĄZEK MOTOCYKLOWY.



## *X JUBILEUSZOWY RAID WIOSENNY POLSKIEGO KLUBU MOTOCYKLOWEGO*



*Przybycie zawodnika na metę raidu.*

J. KULESZA

# Siedem dni ku chwale ojczyzny

W pojęciu większości Polski Związek Motocyklowy jest organizacją, która ma za zadanie wyłącznie kierować rozwojem polskiego sportu motocyklowego, podobnie jak inne związki sportowe. Taką pracę P. Z. M. (Związek nie Zarząd Związku) wykonywuje z całym zapałem, ale ostatnio musi sobie postawić i nieco szersze zadania, o których nieraz już była mowa na szpaltach„Moto". Zadania te, to wojskowe przygotowanie motocyklistów zrzeszonych, o którego potrzebie mówi się coraz głośniej, bowiem przykłady naszych sąsiadów są aż nazbyt wymowne. Przygotowania do prób na Państwową Odznakę Motorową spełniają w dużej mierze to zadanie, ale słabe zainteresowanie tą sprawą ze strony klubów nie wróży chwilowo wielkiego rozmachu w tej dziedzinie.

A sprawa jednak wymaga większej uwagi niżby się to zdawało i należy szukać innych dróg do zrealizowania tych istotnych potrzeb.

W dzisiejszych czasach codziennych sensacyj w polityce międzynarodowej żądamy coraz to nowych rzeczy, nowych założeń i nowych rozwiązań. Jest to jakby nienisanym nakazem doby obecnej, któremu ulegamy zupełnie podświadomie.

Metoda ewolucji jest podobno metodą najlepszą, natomiast kultywowanie konserwatywnych założeń nie daje dobrych rezultatów. Idąc po tej myśli należy poszukać nowych rozwiązań, któreby mogły obudzić nowe zainteresowania członków zrzeszonych w P. Z. M.

Jako taką nową koncepcję, zresztą nieuciążliwą dla nikogo, proponuję wprowadzenie klubowych imprez motocyklowych pod nazwą: „Siedem dni ku chwale Ojczyzny". Imprezy te, które mogą się odbywać nawet w ciągu kilku tygodni, a jednocześnie stanowią pewien zamknięty cykl, miałyby na celu doszkolenie motorowo - wojskowe członków klubu. Aby narzucić pewną żywość tym imprezom, a pozatym spowodować, większe zainteresowanie, można im nadać charakter pewnego rodzaju zawodów z nagrodami w postaci dyplomów.

Siedem dni, a w ciągu tych siedmiu dni siedem różnych zagadnień do przepracowania. Według mego zdania cykl powinien obejmować następujące zagadnienia, a mianowicie:

1 — orientacja w terenie według mapy wojskowej,
2 — szkicowanie zwykłe i perspektywiczne,
3 — wywiad dróg i mostów różnego rodzaju,
4 — prowadzenie obserwacji w terenie podczas jazdy,
5 — jazda w ciężkim terenie na czas,
6 — przebywanie motocyklem przeszkód (rowy) na czas,
7 — jazda bez mapy, maskowanie i samoobrona (strzelanie do celu z pistoletów).

Pozwolę sobie teraz podać jak wyobrażam sobie realizację kolejną tych zawodów.

A więc pierwsze: orientacja w terenie według mapy wojskowej.

a) Zawodnicy są ustawieni w miejscu zakrytym, skąd nie mogą prowadzić obserwacji wykonania otrzymanych zadań przez kolegów.

b) grupa sędziów wybiera w terenie szereg punktów trudnych do odnalezienia w których umieszcza kontrolerów, ulokowanych w ten sposób, że mogą być widoczni tylko z bardzo bliskiej odległości.

c) zawodnik otrzymuje mapę wojskową i wykaz miejscowości, które ma odnaleźć na mapie wobec sędziów (na czas), a następnie w terenie, również na czas.

*Uwaga I.* Punkty należy wybierać tak, aby zawodnik był zmuszony nie jechać przez wsie, gdzie może zasięgnąć języka.

*Uwaga II.* Pierwszy, drugi i trzeci zawodnik powinni otrzymać pewien handicap w czasie, (stopniowo zmniejszający się) ponieważ następni mogą się orientować według śladów kół, zebranych po drodze wiadomości itp.

*Uwaga III.* Zawodnicy, którzy odbyli ćwiczenie nie mogą wracać do zawodników, oczekujących na wezwanie na start.

*Uwaga IV.* Przy wręczaniu mapy i wykazu punktów (koty, charakterystyczne miejsca) należy podać orientacyjne dane (w pobliżu tego, na południe od... itp).

d) jako podstawę przyjmuje się czas najlepszego zawodnika, następni otrzymują po jednym punkcie karnym za każdą rozpoczętą minutę.

Drugie z kolei zawody to szkicowanie w terenie. Wykonanie tego zadania wyobrażam sobie w ten sposób:

a) sędziowie wybierają dwa miejsca w terenie: jedne obfite w różnorodność tematów, które pozwolą na szkicu podać mnogość znaków topograficznych — drugie zaś interesujące pod względem perspektywicznym.

b) zawodnicy są wywoływani po dwóch i otrzymują zadanie wykonania szkiców (kolejno) z określonych z góry punktów. Czas wykonania zostaje również z góry ustalony.

c) po otrzymaniu wszystkich szkiców sędziowie układają je jeden obok drugiego i porównywują ze szkicem wykonanym starannie uprzednio. Po przeprowadzeniu przeglądu (bez dyskusji) każdy z sędziów ocenia wykonanie szkiców stopniami od 1 — 10 i zaznacza to w odpowiednim wykazie.

d) suma stopni danych przez sędziów zostaje sumowana dla każdego szkicu oddzielnie i podzielona przez ilość sędziów. Otrzymany wynik jest ilością punktów w zawodach zdobytą przez zawodnika.

Przykładowo: sędziów 5-ciu. Ocena szkicu = 5, 6, 4, 8, 7. Ogólna suma = 5 + 6 + 4 + + 8 + 7 = 30, 30 : 5 = 6. Zawodnik otrzymuje 6 punktów za szkic.


Mobilgas
Es
GARGOYLE
Mobiloil
VACUUM
OIL
COMP
S.A.
Wysoka jakość paliwa Mobilgas
Es zapewnia:
1. Łatwy rozruch
2. Równy bieg silnika i szybki zryw
3. Spokojną pracę silnika przy pełnych obrotach przez uniknięcie powstawania t. zw. korków gazowych
4. Niskie zużycie paliwa przez jego ekonomiczne i pełne spalanie
5. Cichą i równą pracę silnika dzięki wybitnym właściwościom przeciwstukowym paliwa
6. Wydatne oszczędności przez zmniejszenie kosztów czyszczenia i reperacji silnika.
VACUUM OIL COMPANY S.A.
Es

Zadanie trzecie: wywiad dróg i mostów różnego rodzaju.

Wykonanie:

a) sędziowie wybierają zespół dróg w który musi wejść: szosa (dobra i zła), droga gruntowa dobra, droga polna zła oraz możliwie większa ilość mostów i objazdów.

b) na mostach oznaczają odpowiednimi umówionymi barwami uszkodzenia mostów.

c) zawodnik otrzymuje mapę i zadanie, które opiewa jaką ma zbadać trasę.

d) sprawozdanie zawodnika ma obejmować:
— ocenę stanu poszczególnych odcinków drogi,
— ocenę jaki ciężar mogą wytrzymać mosty, które są w porządku,
— mosty, które są uszkodzone i uszkodzenia tych mostów (markowane),
— w jakim czasie można przejechać daną trasę motocyklem według oceny zawodnika.
— jakie pojazdy mechaniczne mogą przebyć trasę bez trudności.

c) ocena przez porównanie z idealnym sprawozdaniem przez stawianie stopni jak w poprzednim zadaniu.

*Uwaga.* Przy markowaniu uszkodzeń mostów należy kierować się rzeczywistością, a nie fantazją biorąc pod uwagę wyniki możliwych działań wojennych.

Czwarte zadanie, a mianowicie przeprowadzenie obserwacji wymaga więcej zachodu dla organizatorów, ponieważ, konieczne jest:

a) wybranie odpowiedniej trasy, która miałaby po bokach dużo tematów do obserwacji i zanotowania jak naprzykład: wysokie wieże kościelne, punkty triangulacyjne, oddzielnie stojące wysokie drzewa, wiatraki itp.

b) wysłanie na boki trasy ugrupowań wojskowych w postaci pieszych i konnych patroli, podążających lub biwakujących według trasy, różnorodnie umundurowanych.

c) wysłanie na trasę samochodów i motocykli z odpowiednimi charakterystycznymi znakami, mało widocznymi.

Zawodnik otrzymuje mapę i zostaje mu podana trasa, którą ma przejechać w określonym czasie.

Sprawozdanie zawodnika ma zawierać dokładny opis, co zauważył na trasie i po jej bokach.

Ocena sprawozdania przez porównanie z idealnym, za przekroczenie ustalonego czasu — punkty karne.

Jazda w ciężkim terenie na czas jest właściwie raidem terenowym z tą różnicą, że odbywa się na krótszym dystansie, w cięższym terenie i po dokładnie wytyczonej trasie, aby wszyscy zawodnicy mieli jednakowe szanse. Dla przeprowadzenia klasyfikacji, a właściwie punktacji zostaje:

a) ustalony minimalny czas przejazdu. Skrócenie tego czasu nie jest punktowane dodatnio — zaś za przedłużenie zawodnik otrzymuje punkty karne.

b) w miejscach trudniejszych przejazdów urzędują komisje, składające się conajmniej



*Defilada sowieckich motocyklistów wojskowych na Czerwonym Placu przed Kremlem, siedzibą Stalina.*

z trzech specjalistów w jeździe terenowej, którzy metodą jak wyżej (stawianie stopni) oceniają sposób przebycia danego odcinka terenu.

Z zadaniem jazdy w terenie można jednocześnie połączyć przebywanie przeszkód, drogowych, a mianowicie: przebycie rowu, przebycie powalonej kłody drzewnej, objazd po lesie lub polu uszkodzonej szosy, objazd uszkodzonego mostu itp., wszystko oczywiście bez obcej pomocy. Podstawą do klasyfikacji i punktacji — czas zużyty na pokonanie przeszkody.

Pozostaje do omówienia ostatnie zadanie, które będzie miało najwięcej elementów wojskowych, a mianowicie: jazda bez mapy, maskowanie i samoobrona w razie napadu.

Organizatorzy zawodów muszą wybrać dość skomplikowaną trasę (szosa, drogi gruntowe, teren) mające dużo skrzyżowań, odchodzących w bok dróg, idącą drogami leśnymi itp.

Na trasie tej należy rozstawić informatorów, którzy będą podawać drogę opisowo do następnego informatora. Zawodników należy wypuszczać z różnych punktów trasy w zasadzie stanowiącej pewnien obwód zamknięty i w różnych kierunkach, tak, aby jeden nie jechał za drugim w polu widoczności i musiał się informować.

W niektórych miejscach trasy należy umieścić dość wysoko (aby nie mogło być postrzeleń) tarcze. do strzelań z pistoletów. Na trasie za miejscem, gdzie jest ulokowana tarcza należy przeciągnąć taśmę białą lub sznur z chorągiewkami zawieszony poziomo. (Markowana przeszkoda).

Miejsce takie winno być wybrane tak, aby zawodnik zauważył przeszkodę dopiero w ostatniej chwili, ale aby mógł jeszcze zahamować bez obawy wypadku.

Zawodnik, zauważywszy przeszkodę musi niezwłocznie zatrzymać motocykl, wypatrzyć tarczę, oddać pięć strzałów do tarczy (punktowanych), a następnie objechać bokiem przeszkodę i jechać dalej. Czas wykonania (punktowany) liczy się od chwili zatrzymania motocykla do chwili ponownego wyjazdu motocykla, po objechaniu przeszkody, na trasę. Oprócz tego należy wyszukać na trasie miejsca, w którym znajduje się szereg możliwości ukrycia się motocyklisty przed obserwacją lotniczą.

Zawodnik z chwilą, gdy zobaczy umówiony znak (wystawiona niespodziewanie chorągiewka L. O. P. P.) powinien natychmiast wybrać miejsce i ukryć się z motocyklem. W terenie (pasie) o wymiarach dla przykładu, 100 mtr. przed i za chorągiewką i w boki po 20 metrów. Sędziowie określają czas (punktowany) od momentu wystawienia chorągiewki do momentu ukrycia się oraz wybór miejsca ukrycia (stopień).

To byłyby ogólne wytyczne organizacji tego rodzaju zawodów, do udziału w których należy wciągnąć jak najwięcej niezrzeszonych motocyklistów. Należy sądzić, że w myśl założenia, że sport jest tylko środkiem, a nie celem zadań P. Z. M. zawody o takim programie są najbardziej odpowiadające chwili, ponieważ łączą w sobie elementy czystego sportu oraz elementy w. p. motocyklowe. Nie są trudne do przeprowadzenia, ani dla organizatorów, ani też do wykonania przez zawodników.

O ile zarządy klubów zrozumieją istotną celowość tego cyklu zawodów pod hasłem: „Siedem dni ku chwale Ojczyzny" to, mam wrażenie, że zrobią więcej dla sprawy niż organizując „oklepane" zawody szosowe.

Należy mieć nadzieję, że redakcja „Moto" będzie mogła w najkrótszym czasie podać wiele klubów, które zgłoszą swój akces do tej pracy, a każdy z motocyklistów będzie uważał za zaszczyt posiadania dyplomu, stwierdzającego jego skromną pracę dla Ojczyzny.

A. K.

# Ruszaj w pole, ruszaj bracie...

Choć już czerwiec za pasem sytuacja obecna nie pozwala motocyklistom - sportowcom rozwinąć w pełni skrzydła do lotu. Jeszcze nie huczą maszyny na startach długodystansowych raidów motocyklowych, jeszcze nie wyczuwa się tak dobrze wszystkim znana gorączka przedwyścigowa.

Stare polskie przysłowie mówi, że „nie ma tego złego coby na dobre nie wyszło (komukolwiek)".

Może to i racja. Skrępowane w swej tradycyjnej działalności kluby, pozbawione możności organizowania wspaniałych imprez międzynarodowych, przynajmniej czasowo, znajdują ujście dla swej energii i dla swych zamiłowań organizacyjnych w tak pożądanej i oddawna oczekiwanej działalności, a mianowicie szukaniu narybku, wciąganiu „dzikich" motocyklistów w szeregi Polskiego Związku Motocyklowego.

Coraz częściej organizowany „Pierwszy krok motocyklowy" wzbudza coraz to większe zainteresowanie, a wśród młodzieży motocyklowej dają się wyczuć nowe talenty, godni następcy dotychczasowych asów, których coraz bardziej ciągnie do miękkich poduszek samochodu niż do twardego siodła motocykla.

W daleko lepszej sytuacji są motocykliści - turyści, szczególniej wyznawcy znanej zasady: „Cudze chwalicie swego nie znacie, sami nie wiecie co posiadacie" inaczej mówiąc ci, którzy piękno przyrody potrafią znaleźć i w rodzinnym kraju i nie śnią im się ciągle zagraniczne cuda. Dla tych Polska stoi otworem i gotowa jest pokazać cuda i piękności nie gorsze od zagranicznych, a swym prymitywem i swoistym urokiem dające więcej przeżyć od różnych wzdłuż i wszerz oraz wpoprzek „wypatrzonych" przez wszystkich miejscowości u naszych sąsiadów bliższych i dalszych. Tylko, że trzeba umieć patrzyć, trzeba umieć czuć, trzeba wreszcie umieć zdobyć się na własną ocenę, indywidualną, a nie zbudowaną na określeniach przewodników żywych i książkowych.

„A ja już w Polsce wszystko widziałem", — twierdzi ten i ów, „ja już nie mam nic do zobaczenia w kraju". Oczywiście ten, kto chce oglądać tylko osobliwości aby mógł później głośno się chwalić co też on zna i co też on widział — dla tego w Polsce niedużo jest do zobaczenia. Nie mamy na to ani reklamy, ani przewodników, ani też nie mamy zwyczaju chwalić się przed innymi, że znamy swój kraj, tak, jak go naprawdę znać powinniśmy.

Co interesuje zasadniczo każdego turystę: po pierwsze tak zwane cuda przyrody, po drugie twory ludzkie doby obecnej, wreszcie takież twory czasów dawnych. O ile pierwsze i drugie można oglądać i podziwiać bez uprzedniego przygotowania, że tak powiem bez lub ze względną znajomością rzeczy o tyle zwiedzanie ruin bez znajomości historii tych ruin nie daje właściwie żadnej satysfakcji. Dla człowieka, który niezdołał wtajemniczyć się w dzieje zmurszałych murów, dla tego kto nie posiada dość fantazji aby odtworzyć sobie w wyobraźni życie byłych mieszkańców niebosiężnych baszt, gotyckich czy barokowych zamków lub kościołów obronnych dla tego ruiny są tylko zwaliskiem kamieni lub cegieł, po których jest dość niewygodnie chodzić.

Ale ten, kto potrafi na ruinach zamku w Olsztynie przeżyć tragedię jego niezapomnianego obrońcy, kto w murach zamku w Radzyniu przypomni sobie potęgę i butę Krzyżaków lub ten kto zastanowi się nad zmiennymi losami warowni w Chęcinach — ten przeżyje naprawdę ciekawe chwile i temu więcej powiedzą te ruiny dumnych niegdyś twierdz niż najlepiej utrzymane dotychczas zamki Bawarii.



*Ruiny zamku w Radzyniu.*

A więc nie traćmy drogocennego czasu, albowiem niewiadomo, czy „świat potrwa jeszcze trzy tygodnie" — i ruszajmy w pole, aby wzbogacić nasze przeżycia, aby oderwać się od kłopotów dnia codziennego i przenieść się myślą w czasy odległe, gdy życie szło wolniej i ludzie być może więcej od nas czuli się szczęśliwi.

Tym wszystkim, którym zimny rozsądek nie pozwala się oddawać bezkorzystnym marzeniom, tym zalecam, poznać nową Polskę w najsilniej mówiących przejawach jej potęgi i zdrowej, nowoczesnej myśli jakimi są: C. O. P., zapory wodne oraz przepiękne mosty szos i kolei podgórskich.

Turystyka motocyklowa w Polsce nie jest tak ułatwiona jak zagranicą, co ma swoje minusy ale ma też i plusy. Minusami będą: brak tanich i dobrych noclegów, brak stacyj obsługi, oraz brak wreszcie w wielu miejscach, odległych od



*Ruiny zamku w Chęcinach.*

szosy, możności otrzymania paliwa. Do plusów, natomiast należy zaliczyć urok prymitywu i pewien awanturniczy nieco charakter wyprawy, w której trudno jest przewidzieć przebieg, przygody i ostateczny wynik. A to dla wielu ma dużo uroku i czyni z uprawiania turystyki pewien rodzaj sportu motorowego.

W związku z tym odrębnym charakterem turystyki motocyklowej u nas konieczne jest nieco inne przygotowanie się jeżeli szczególniej nosimy się z zamiarem szukania ciekawszych wrażeń i przeżyć. Koniecznym jest staranniejsze wyekwipowanie naszego motocykla, zwanego w gwarze domorosłych poetów „stalowym rumakiem" w zapasowe części zamienne i szereg rekwizytów, umożliwiających należytą konserwację. Nie należy też zapominać o swojej wygodzie boć klimat nasz lubi płatać figle i niewiadomo nieraz, co lepiej zabrać ze sobą na zapas czy cienką koszulkę, czy też gruby, wełniany sweter.

Takie przewidywania wymagają specjalnego wyekwipowania jeźdźca - podróżnika i pociągają za sobą konieczność objuczenia naszego rumaka walizkami, plecakami i torbami.

Wielu nowicjuszy ogromnie upraszcza sobie te zabiegi, ładując wszystko, co mają zabrać do




*Gruntownie i prawidłowo objuczony motocykl - solówka.*

pakownej walizy, którą ulokowują na siodełku motocykla wpoprzek do jego długości.

Skutki tego są naogół fatalne, ponieważ obalają w niwecz wszelkie zabiegi konstruktora o obniżenie środka ciężkości motocykla, i robią ten ostatni łatwo wywrotnym, nie mówiąc o tym, że taką walizą łatwo jest o coś na drodze zaczepić.

Niewątpliwie ulokowanie całego bagażu w jednej walizie ogromnie upraszcza zabieranie rzeczy na nocleg, gdyż nie potrzeba odpinać nieskończonej ilości sprzążek i haczyków, ale z przyczyn podanych wyżej należy unikać tego rodzaju przewożenia bagazu i stosować się do przyjętego ostatnio zwyczaju umocowywania na tylnym kole dwóch lub też trzech mniejszych walizek na specjalnym rusztowaniu, wykonanym z listew żelaznych.




*Środek ciężkości bagażu jest zbyt uniesiony ku górze.*

Ostatnio kursuje pogłoska, że w Polsce został wynaleziony doskonały sposób umocowywania walizek dzięki wyjątkowo pomysłowemu zaczepowi. Z chwilą, gdy wynalazek ten znajdzie się na rynku nie omieszkamy powiadomić o tym naszych czytelników.

Co zabrać ze sobą w podróż poruszaliśmy nieraz na łamach „Moto". Zależy to w znacznej mierze od upodobań turysty oraz od jego zamierzeń. Jest rzeczą oczywistą, że jeżeli wybiera się on do miejscowości nieznanych, musi się zaopatrzyć bardziej bogato w „przyodziewek", a jeżeli ma zamiar „biwakować" w terenie powinien pomyśleć o maszynce spirytusowej o naczyniach, pudełkach na żywność, o konserwach itp. zapasach. Szerzej na ten temat nie będę się rozpisywał, gdyż nie jest to treścią niniejszego artykułu.

# Cygańskie życie — Camping i week-end motocyklisty.

(opracowane na podstawie materiału francuskiego i angielskiego)



W każdym z nas żyją wspomnienia z cudownych wieczorów spędzonych przy ogniskach harcerskich czy strzeleckich. Czar płomienia na ciemnym tle nieba, szum odwiecznego lasu, przerywany pieśniami i śmiechem, urok życia obozowego zawsze sprawi, że zapragniemy wyrwać się z miasta i zacząć żyć tamtym innym życiem Medycyna zresztą stwierdziła, niezaprzeczalnie, że tajemnica zupełnego odpoczynku ciała i nerwów polega właśnie na całkowitej zmianie otoczenia i sposobu bycia.

Nam, motocyklistom specjalnie łatwo pozwolić sobie na taką zmianę. To też zagranicą camping i week-end nieodzownie związane są z motocyklizmem.

Kto chce w pełni wykorzystać motocykl i jego możliwości, ten lato całe spędzi na week-endach („końcówkach") a urlop na campingu (czyli po polsku „na wyraju"). Da mu to pełnię wyżycia się, cały szereg odmiennych wrażeń i przede wszystkim zdrowie, a przecież tylko zdrowy obywatel może wydajnie pracować i w potrzebie bronić granic Rzeczypospolitej.

Wybór miejscowości campingowych będzie zależał od indywidualnych zapatrywań i upodobań; W każdym razie wszystko należy naprzód przewidzieć i przemyśleć, a przede wszystkim przygotować maszynę tak aby na pewno nie zawiodła nas w czasie podróży.

Cały sekret jazdy bez defektu, bez żmudnej i denerwującej reparacji leży we właściwym, metodycznym i starannnym przygotowaniu motocykla do wyjazdu. Trzeba się do tego zabrać przynajmniej na 10 dni przedtym.Jedynie czas w nadmiarze pozwoli nam szczerze zająć się każdym, drobnym nawet uszkodzeniem, a stokrotnie nam się to opłaci. wiemy bowiem, że każde niedopatrzenie zwiększa prawdopodobieństwo defektu. Wtedy tracimy nietylko godziny urlopowe lecz i równowagę duchową, potrzebną do radowania się jazdą, pogodą, słońcem no i towarzyszką.







*Plecak wykonany z nieprzemakalnego materiału, zamykany błyskawicznie i zaopatrzony w mapnik. B. dogodny w górskich wycieczkach motocyklowych.*

Rozłożywszy pracę na kilka dni, po kolei będziemy sprawdzać:

1) Czy gładź cylindra i tłoka jest w należytym stanie. Olej nie tylko jest drogi, ale go często brak w drodze.

2) Czy wszystkie śruby i złączenia w maszynie są szczelnie dokręcone. Zaniedbanie tego rodzaju, to marnotrawstwo, oleju i ubrania. Sprawdzać śruby należy z pewną kolejnością, aby żadnej nie przeoczyć.

3) Zmienimy olej w zbiorniku.

4) Jeżeli tylko iglica gaźnika wskazuje na pewne, lekkie nawet zużycie, należy ją zmienić.

5) Opony należy zdjąć, obejrzeć starannie, czy niema nadłamań lub chociażby śladów uszkodzeń.

6) Łatane dętki zmienimy na nowe. Łaty latem ze względu na temperaturę nie są pożądane.

7) Hamulec należy oczyścić i jeżeli to konieczne, zmienić taśmę hamulcową na nową. Dobrze jest usunąć wszelki smar nagromadzony naokoło łożyska hamulca. W czasie upałów topi się on i brudzi ubranie.

8) Niektórzy wożą zapasową sprężynę widelca przedniego. Można jednak odciążyć sprężynę, każąc jej współpracować ze sznurem gumowym używanym w lotnictwie o średnicy 12 mm a długości 0,5 m. Owija się nim bagażnik i ramę.

9) Dokładnie obejrzymy łańcuch. Ogniwa nadgryzione zmienimy na nowe a stare zabierzemy jako rezerwowe. Sprawdzamy przymocowanie osłon tylnych łańcucha.

10) Dla zwiększenia wygody można przykryć siodełko pokrowcem z gumy porowatej.

11) Dobrze się trzeba zastanowić nad tym, jakie części zapasowe musimy zabrać. Z jednej strony ryzyko zostania „na lodzie" w szczerym polu, pcha nas do zabrania jak największej ilości rezerwy. Z drugiej brak miejsca a często i pieniędzy ogranicza nasze zamiary. Zależy to też w dużej mierze od doświadczenia, jakie się miało z danym motocyklem. Wszyscy prawdopodobnie zabiorą: pierścienie uszczelniające tłok, sprężynki do zaworów, ogniwa łańcuchowe, dętkę, świece i drobnicę jak taśmę izolacyjną, przewody miedziane.

12) Jeżeli zabieramy towarzysza na siodełko trzeba koniecznie dopasować wysokości oparcia o ile jest; jeżeli bardzo nam zależy na jego wygodzie, można dorobić drugie oparcie, jak to się spotyka na niektórych motocyklach. Umożliwia to zmianę pozycji. Jazda dłuższa na tylnym siodełku w jednej pozycji ciała jest dość uciążliwa.

Przed samym wyjazdem napełniamy bak, zostawiając oczywiście trochę miejsca na bańki powietrzne. Jeżeli wyjeżdżamy w górzyste czy pagórkowatą okolicę, musimy pamiętać, że smarowanie powinno być obfitsze ze względu na większe obciążenie. Zużyjemy więc większą ilość oleju, i większą ilość smaru do skrzynek biegowych. Niektórzy dodają wtedy pewną ilość cięższych olei do motocykli o smarowaniu lekkim; olej ten spływa do części, które mają za mało smarów, czasem oczywiście wydostaje się i na zewnątrz.

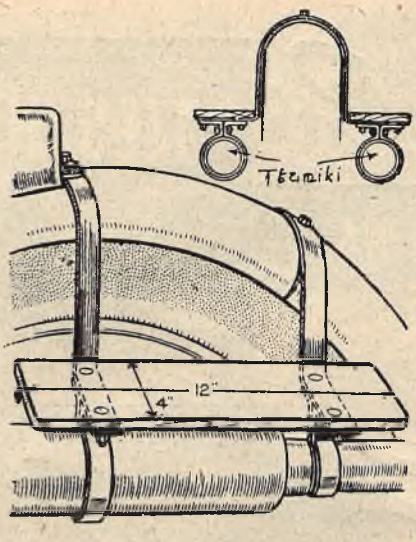
Ważną rzeczą jest linka Bowdena. Oglądamy końcówki linki, jej część wewnętrzną, podnoszącą, gdzie najczęściej zaczyna się strzępienie linki. Przy olejeniu linki, dbać będziemy, żeby olej nie dostał się na bębny hamulcowe, co zmniejsza b. sprawność hamulców. Jeżeli nam się przytrafi jazda po mokrej łące lub drodze, albo gdy jest możliwość zmaczania taśmy hamulcowej, trzeba wtedy nacisnąć w czasie dalszej jazdy lekko na hamulec, a ciepło tarcia usunie wszelką wilgoć i pozwoli nam zawsze być pewnym hamulca.

Każdy prawdopodobnie wie, że można zwiększyć skuteczność działania hamulców, włączając biegi najniższe. Ostrożni radzą jednak używać tylko zmiany na średni bieg ze względu na całość skrzynki biegów.

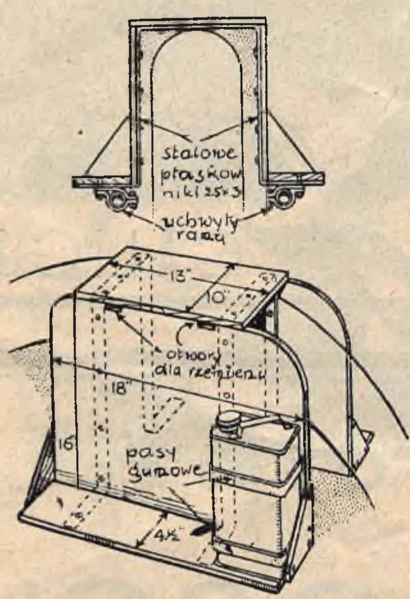
Rzucić okiem trzeba też na zwykle zapomnianą instalację elektryczną, a więc na kable elektryczne wysokiego napięcia, na poziom kwasu w baterii akumulatorów, sprawdzić czy wszystkie światła się żarzą, czy kabelki nie dostały się między widelce, czy nie przeciera się izolacja, czy końcówki nie są nadłamane. Świecę oczyścimy z osadu spirytusem metylowym.

Jeżeli jedziemy motocyklem z przyczepką to nie ma żadnych kwestii z załadowaniem bagażu potrzebnego dla campingowania. Zagranicą budują dla solowych motocykli wózki dwukołowe przyczepiane z tyłu (patrz fot. na końcu).

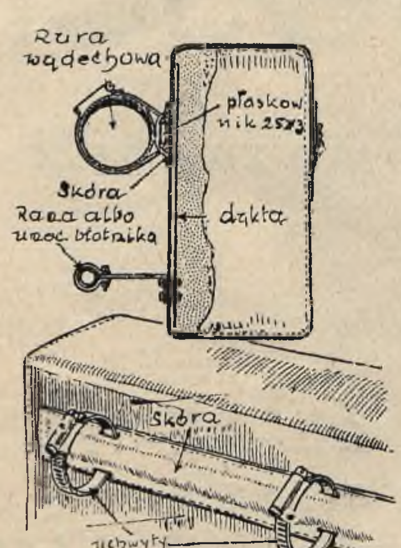
Dla normalnej solówki trudności bagażowe można pokonać, budując specjalne klatki. Umocowuje się je do bagażnika i błotnika, dopasowując kształt łączników do wygięć błotnika danego motocykla. Mając niejaką znajomość kunsztu ślusarskiego, można sobie takie klatki (rusztowania) na walizki samemu zrobić. Trzeba jednak sobie dokładnie zdawać sprawę, że całość musi być zmontowana nieruchomo ,przy tym ułożenie walizek musi być takie, by nie nastąpiło obluzowanie umocowań nawet po najdłuższej jeździe. Koniecznym to jest nie tylko ze względu na zawartość walizki, ale przede wszystkim, ze względu na ramę, która na polskich i nie polskich drogach ma tendencję do łamania się od częstych uderzeń.



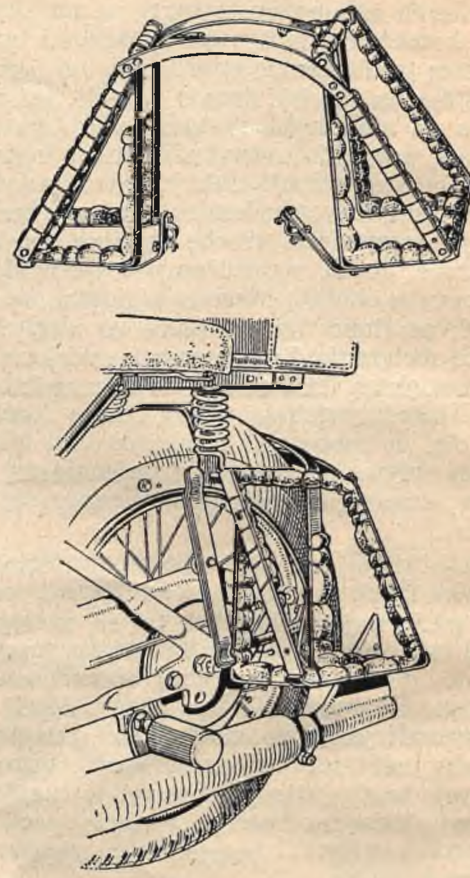

*Najprostszy sposób umocowania walizek.*




*Obudowanie tylnego koła dla umocowania większego bagażu.*




*Przymocowanie specjalnej walizki do ramy i rury wydechowej.*



Z rysunków widać kształt klatki. Jako materiału użyto płaskownika z miękkiej stali o przekroju 25 × 3 mm². W imadle zgina się go pod kątem prostym tak, aby część pionowa miała 300, pozioma zaś 150 mm. Obie części łączymy nitami z miękkiej stali o średnicy 8 mm do części bocznych, których długość będzie zależała od motocykla, jednak przeważnie wynosić będzie 300 mm. (Norton, Rudge).

Samo łączenie robimy, tworząc rodzaj uszów przez odgięcie płaskownika na długości 25 mm od końca. Obie klatki łączymy jarzmami z których przednie dokładnie przylegać będzie do błotnika a tylne może być przyłączone sztorcem, co da dużą sztywność całości.

Jako wyściółki można użyć pasa z gumy gąbczastej o grubości 20 mm szerokości 25 mm. Przywiązać najlepiej gumę tę można miękkim drutem miedzianym: odległość między zwojami około 25 mm.

Jak z rysunków widać przymocowuje się całość do bagażnika (suportu siodełka tylnego) za pomocą śrub; na dole zaś za pomocą specjalnych uchwytów obejmujących kołnierzem ramę.

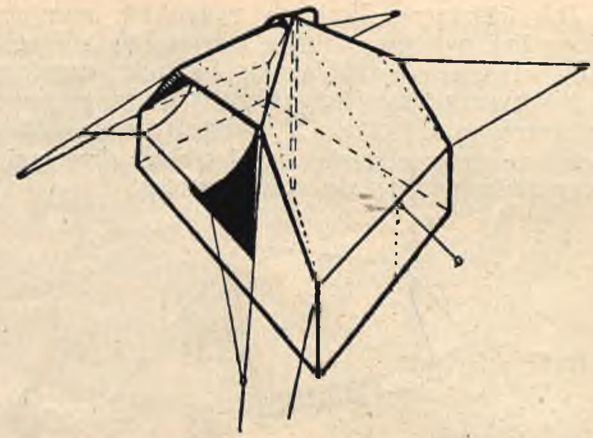
Walizki przytroczy się już wystarczająco, pewnie, gdy przewiąże się rzemieniem raz dookoła klatki.

Ostre kanty należy spiłować, aby nie przeszkadzały.

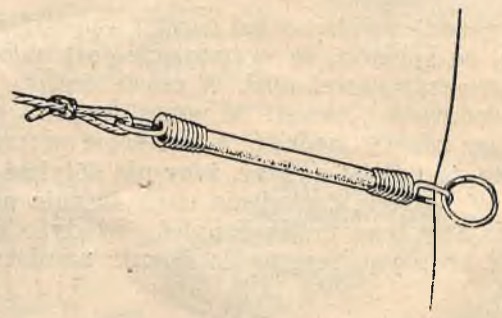
Otwory dla śrub trzeba dobrze dopasować, aby nie mieć trudności przy demontowaniu.

Teraz należy zdecydować co zabierzemy ze sobą. Więc przede wszystkim namiot. Dla prajoców z okresu pasterskiego pierwszą rzeczą na postoju było znalezienie schroniska na noc i niepogodę oraz miejsca na ognisko. My, ich cywilizowani potomkowie mamy ułatwioną pracę. W ciągu kilku minut stawiamy namiot, zabezpieczający nas od chłodu i deszczu, którego konstrukcję przemyślało setki mózgów w najdrobniejszych szczegółach.

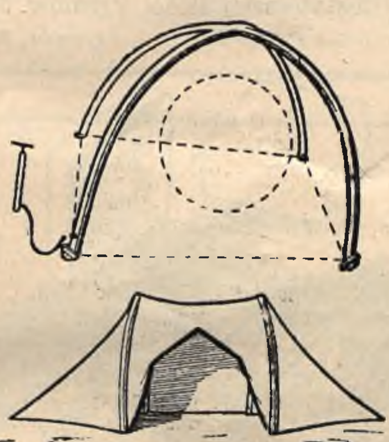
Względy jednak, któremi się będziemy kierowali przy wyborze miejsca dla postoju będą te same co przed tysiącami lat. Szukać więc będziemy łagodnego zbocza południowego o gruncie łatwo przepuszczalnym, pokrytym miękką darnią. Namiot ustawiony w osłonie drzew lub jakiejś wyniosłości, jednak nie pod drzewem. Ciężkie krople spadające z drzew mogą przemoczyć dach. Nie będziemy ustawiali namiotu nigdy w zagłębieniu, bo możemy się obudzić w kałuży wody deszczowej. Również unikać będziemy pastwisk, gdzie bydło mogłoby pozrywać cięgna namiotu. Dbać też trzeba o to by woda nie była zbyt daleko. Trud przynoszenia jej z daleka zmusza do jej oszczędzania, co nie jest pożądane. Oczywiście, żyjąc w epoce cywilizowanej poprosimy właściciela gruntu o pozwolenie rozłożenia obozu. Odjeżdżając należy uporządkować koniecznie miejsce jeżeli już nie ze względów estetycznych to utylitarnych. Właściciel poszkodowany mógłby już kolegom naszym nie pozwolić na obozowanie na swoich gruntach.



Armatura i otwory wentylacyjne namiotu „Tour le Monde” produkcji Ets. Théo-Sports.



Cięgno elastyczne Laflèche dla umocowania namiotu.





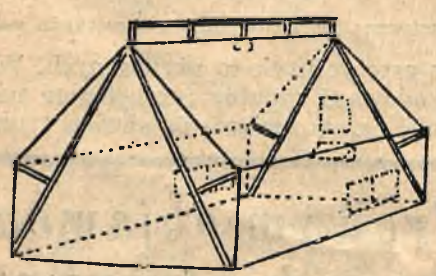
Namiot o pałąkach z gumowych rur.

Jak widzimy z licznych rysunków namioty mogą być o jednym słupie albo o dwu słupach, albo wreszcie ostatni krzyk techniki namioty o żebrowaniu pneumatycznym. Rury gumowe związane w odpowiednią konstrukcję dają, napełnione powietrzem sprężonym, doskonałą sztywność a zabierają mało miejsca.



*Namiot kanadyjski „Routièrie 301".*

Na rysunku widzimy też namiot o podwójnym dachu, co sprawia, że w namiocie jest chłodno w największy| nawet upał. W czasie deszczu daszek dodatkowy chroni od przeciekania. Gdy nam się zdarzy siedzieć w namiocie w czasie deszczu, to należy uważać, żeby nie dotykać daszka. W punkcie dotknięcia dach zacznie przeciekać. Aby tego uniknąć należy wtedy odprowadzić kroplę palcem aż do ścianki namiotu.



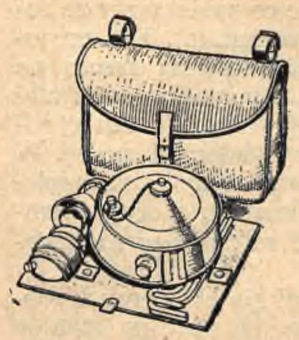
*Armatura namiotu Véga produkcji Ets. The Motorist.*

Przy kupnie namiotu uważać trzeba bardzo na jakość materiału. Tutaj naprawdę najlepsze jest właśnie akurat dobre. Cena będzie trochę wyższa, ale eksploatacja znacznie dłuższa i przyjemniejsza. Dobrze jest, gdy namiot jest nasycony substancjami przeciwgnilnymi, bo trudno jest wysuszyć idealnie namiot przed zwinięciem co w przeciwnym wypadku jest konieczne dla konserwacji. W każdym wypadku jednak po przyjeździe namiot wysuszyć trzeba w przewiewnym miejscu.

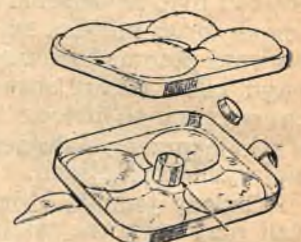
Ustawiamy namiot tak, by najczęściej wiejący wiatr nie wiał do wejścia czyli tyłem do wiatru. Pod grozą obudzenia się w noc deszczową pod gołym niebem, trzeba pamiętać o różnym naciągu linek namiotu w czasie deszczu czy mgły. Trudność tę usuwają w zupełności elastyczne naciągacze sprężynowe. Namiot powinien mieć dno; bardzo to ułatwia i uprzyjemnia życie w namiocie.

Motocyklistom łatwo zainstalować oświetlenie elektryczne w namiocie posługując się baterią i zabraną żarówką.

Namiot trzeba wentylować. W czasie upału



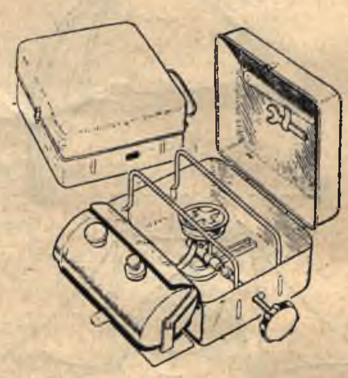
*Palnik do schowania w teczce.*



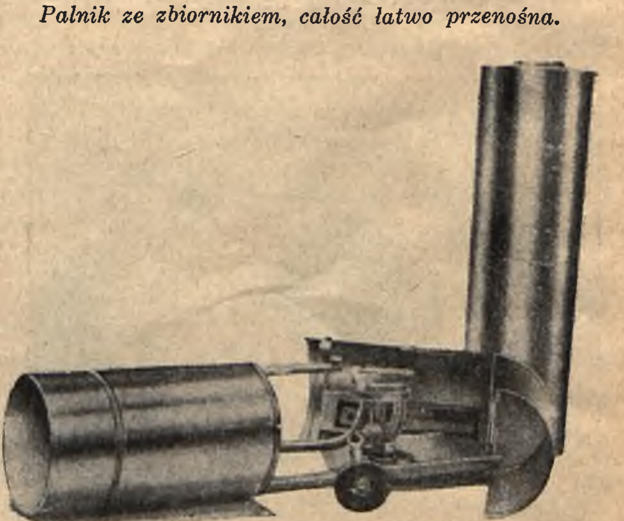
*Patelnia dla jaj sadzonych, daje również możność ich przewożenia.*

ulgę sprawia podniesienie czy zawinięcie ścianek na pewną wysokość. Umeblujemy nasz namiot. Doskonałym łóżkiem - materacem będzie materac pneumatyczny. Uważać tylko trzeba na dobroć materiału gumowego. Tu znowu cena nie powinna grać zasadniczej roli. Przy wyborze bielizny, koców czy śpiworów pamiętać musimy, że temperatura w nocy i w lecie obniża się bardzo znacznie. Choroba zaś to koniec campingu.

Doświadczenie campingowe uczy też, zabierania ze sobą najprostszych plastrów jodoformowych dla przypadkowych skaleczeń, i tabletki przeciwko przeziębieniom. Zapominać nie można o dostatecznej ilości kremów dla opalania się.



*Palnik ze zbiornikiem, całość łatwo przenośna.*



*Inny typ zespołu palnika ze zbiornikiem.*

Konserwacja gumowych przedmiotów wymaga przechowywania ich po przyjeździe w miejscach przewietrzanych niezbyt suchych i niezbyt mokrych. Nie można stawiać na nich ciężkich przedmiotów, bo potworzą się fałdy, pierwsze oznaki zmęczenia materiału. Wkrótce potym powietrze zacznie uchodzić, zaczną się męczące reparacje i odrzucenie materacu.

Pożywienie powinno być proste, lekko strawne i inne niż to, do którego się przyzwyczailiśmy. Ponieważ przeważnie jadamy za dużo mięsa, jest tu okazja, wpłynąć na polepszenie naszej przemiany materii. Będziemy więc unikać wędlin i mięsa z wyjątkiem może mięsa białego; drób po wsiach bowiem jest tani i łatwo go przyrządzić. Tym bardziej, że mięso zwykłe na naszej wsi nie podlega tak ścisłej kontroli sanitarnej jak w mieście, i możemy kupić mięso chorego zwierzęcia. Mięso zdrowe ma kolor żywo czerwony lub brunatno czerwony, zapach czysty, tłuszcz dobrze nakrzepły, szpik kostny szczelnie przylegający do kości, nie wyciekający na zewnątrz.

Coraz liczniejsze są obecnie fabryki konserw, dobrych, względnie tanich pozwalających b. szybko przyrządzić smaczny posiłek. Nie można jednak jeść samych tylko konserw a poza tym trzeba bardzo uważać na ich świeżość. Jeżeli denko puszki konserwowej jest wypukłe, powodem tego przeważnie jest fermentacja. Puszka nieszczelna nie może zawierać niezepsutego wnętrza.

Po otwarciu wąchamy konserwę i oglądamy. Zapach kwaśny, pleśń, rozlazłe mięso, nieprzezroczysta galaretka dyskwalifikuje ją bezapelacyjnie.

Doskonałym pożywieniem jest ryż. Trzeba tylko pamiętać, że według badań Instytutu dla Spraw Odżywiania w menu obiadowym z ryżem nie powinno być kartofli.

Jarzyny najlepiej i najszybciej gotować na parze. Trzeba do tego odpowiedniego naczynia, to prawda. Zato smak jarzyn takich i wartość odżywcza niewspółmiernie się poprawia a i przyrządzenie jest znacznie prostsze. Można przy tym gotować różne jarzyny jak kapusta, marchew, groszek kartofle w oddzielnych przedziałach w tym samym garnku. Taki koszyk wstawiany do zwykłego garnka z podstawką na wysokość wody, można zresztą bardzo łatwo dorobić samemu. Dno kosza powinna być dziurawione i również z cienkiej blachy aluminiowej.

Gotować będziemy albo na palnikach M. S. albo na prymusach. Na rysunkach pokazano jak można urządzić, żeby baczek na paliwo oraz sam palnik stanowiły łatwą do transportu całość. Każdy palnik należy osłonić od wiatru przy gotowaniu. Niespokojny płomień gotuje dłużej i mniej ekonomicznie.

Aby gotować sprawnie i szybko trzeba najpierw postawić dania gotujące się dłuższy czas. W czasie tym należy przygotować następne. Wreszcie wstawiamy po kawie wodę do zmywania, tak że palnik pracuje cały czas bez przerwy.

Trzeba pamiętać i obliczyć przed wyjazdem ile talerzy, noży, łyżek i widelcy trzeba zabrać z sobą. Skrzynka aluminiowa świetnie konserwuje chleb.

Gdy ktoś się już przyzwyczai do spędzania końca tygodnia „na wyraju", ten dla uproszczenia sprawy będzie starał się zbudować domek weekendowy jak to powszechnie się praktykuje za granicą. Inż. Hoff z Cieszyna buduje taki domek z grubych belek za 4 tysiące zł. Wobec wysokiej ceny, rozwiązać tę sprawę mogą kluby. Klub kupuje taki domek za składkowe pieniądze, urządza w nim 12 — 14 miejsc do spania, i stawia w punkcie, skąd wyjazdy w piękną okolicę są ułatwione. Członkowie - właściciele po dniu spędzonym każdy w swej stronie zjeżdżają się wieczorem jak do ula, urządzają wspólne ognisko i dzielą się wrażeniami. Domek taki łatwy do zdemontowania można po pewnym czasie przenieść w inne miejsce, które znowu będzie służyło jako punkt centralny rozjazdu gwiaździstego.

*G. ŁAZOWSKI.*





*„Omnia mea mecum porto" — nowoczesne wózki cygańskie: zabierają wszystko i dają pewne schronienie.*

*BEZET.*

# Z wędrówki po angielskich fabrykach motocykli

Impulsem do podróży do Anglii była właściwie moja rozmowa z p. Dąbrowskim, prezesem Klubu Motocyklowego w Gdyni, podczas Walnego Zjazdu PZM w dniu 26 marca rb., gdy przyszliśmy do zgodnego wniosku, że w kwestii zaopiniowania motocykli sportowych, zwłaszcza zaś wyścigowych, mamy wysoce niewystarczające kryterium własne, wskutek czego w zbyt znacznym stopniu zależni jesteśmy od zdania reprezentantów krajowych. Postanowiłem lukę tę w mojej edukacji fachowo - motocyklowej uzupełnić, przy czym konkretnie chodziło mi o takie pytania, jak naprzykład: czy możemy ostatecznie mieć nadzieję nabycia dostatecznie szybkich motocykli wyścigowych, mogących stawić czoło maszynom zawodników zagranicznych, jaka jest różnica pomiędzy wyścigowymi modelami fabrycznymi, a seryjnymi, na czym polega słynne angielskie „tuning" (dosłownie: dostrojenie), po którym ta sama maszyna ma dawać o kilkanaście km/g. więcej, jakich zmian wymaga zastosowanie paliwa alkoholowego itp. Pytania te szczególnie są ciekawe ze względu na wzmożone zainteresowanie wyścigówkami w klubach warszawskich, których zapał umiejętnie został podgrzany zapowiedzią PZM'u przydziału drugiego już kontyngentu motocykli wyścigowych bez cła.

Odpowiedni grunt w Anglii przygotowałem dla siebie, korzystając z pomocy PZM i przedstawicielstw krajowych.

**Wrażenia ogólne.**

W Harwich (ang. port) — dokładna kontrola paszportów przez anglików, przy czym warunkiem wpuszczenia na obiecaną ziemię angielską jest udowodnienie dokumentami konkretnego i dostatecznie poważnego celu podróży.

W obejściu codziennym anglik jest wprost czarujący. Cechuje go nadzwyczajna uprzejmość, uczynność, pogoda ducha i jakaś otwierająca dla niego duszę towarzyskość. Nawet na przygodne zapytanie na ulicy każdy życzliwie uśmiecha się, chętnie pomoże i wskaże drogę, a nawet wyjdzie ze sklepu i odprowadzi kawałek dla własnego przekonania się, że dobrze został zrozumiany. Rozmawiałem z potentatami przemysłowymi, wszędzie prostota i absolutny brak wyniosłości. Nie ma tu tendencji do odgrywania roli „grubej ryby". Anglik nie jest „wrzaskliwy", każdą swoją emocję wykazuje nazewnątrz wykrzyknikiem bez podnoszenia głosu i może ta jego niehałaśliwość interpretowana jest jako angielski chłód i flegma. Anglia jest monumentalna, wszystko tam jest obliczone na dalszą metę, solidność i pewność.

Motocykliści w Anglii jeżdżą znacznie szybciej na ulicach, przy czym odrazu rzuca się w oczy ich lepsza umiejętność balansowania i wyczucia równowagi maszyny. Ciekawym jest, że w bardzo wielu wypadkach pozycja jeźdźców znacznie odbiega od klasycznego wzoru: jeźdźcy trzymają się w siodle zupełnie prosto, mają ręce w łokciach wyprostowane, a nawet nieładnie rozstawione. Niektórzy znów mają plecy zgarbione i siedzą jak „worki". Mimo to, jeżdżą, ruszając i hamując bardzo szybko i pewnie, nie tracą drogocennej szybkości i potrafią wykorzystać każdą chwilową okazję dla manewrowania i wyminięcia przeszkody przed sobą.

Nawierzchnie asfaltowe na ulicach w Anglii nie dają się wgniatać po nagrzaniu przez słońce, jak to z reguły ma miejsce u nas. Nie jest to jednak przyczyną jakichkolwiek specjalnych materiałów. Przeciwnie, mają oni tam ten sam żwir i smołę, lecz różnica leży w wykonaniu; anglicy dodają do asfaltu znacznie więcej żwiru i walcują jak zwyczajną bitą szosę. Nacisk obciążenia przyjmuje na siebie tylko sprasowany żwir, zaś smoła odgrywa rolę cementu.

**Fabryki motocyklowe w Birmingham.**

W Birmingham zwiedziłem fabryki motocykli: Veloce Ltd., Norton Motors (1926), Ltd. i Excel-

sior Motor Co. Jeżeli chodzi o ogólne metody produkcji, to wszystkie te zakłady stosują indywidualną metodę montażu, tj. nie łańcuchową. Zresztą, jak się okazuje zestawianie maszyn jest tam robotą najmniej trudną i skomplikowaną, wykonywaną bardzo szybko. Każdy poszczególny mechanizm, jak silnik, skrzynka przekładniowa, koła, ramy itp. montowany jest w oddzielnym dziale, najwięcej zaś ludzi i największa uwaga kierownictwa skupiona nad produkcją części zamiennych. Żadna z fabryk nie ma na składzie maszyn gotowych, jak również nie ma produkcji na skład gotowych motocykli. Przeciwnie, każdy zmontowany motocykl idzie natychmiast do pakowni, która przeważnie mieści się w oddziale montażowym i zostaje z miejsca wysłany na pokrycie zamówienia. Odlewy aluminiowe, żeliwne i stalowe zamawiane są w specjalnych odlewniach, fabryka natomiast odlewy te obrabia.

Metoda lakierowania czarnego, a raczej emaliowania jest wszędzie jednakowa. Jest to prawdziwa metoda piecowa, której właściwością jest specjalna emalia, bardzo twarda po wyschnięciu i odporna na działanie żrących gatunków paliwa, jak np. Drago.

Pokrycie emalią składa się z dwóch faz: pierwsza jest wstępną operacją nałożenia podkładu przeciwrdzewnego, zaś druga — właściwe emaliowanie, odbywające się z reguły w kąpieli z płynnej emalii. Po wyjęciu z tej kąpieli emaliowany przedmiot wiesza się nad kadzią z emalią, aby nadmiar jej spłynął, po czym dana część idzie do pieca, z którego po 2 godzinach wychodzi gotowa i sucha. Wszelkie natomiast desenie i „szparunki" (cienkie paski kolorowe) wykonywane są ręcznie, zaś znaki firmowe nakładane jako kalkomania na lakierze.

Duży koszt w produkcji stanowi chromowanie, a więc za estetykę swoich maszyn nabywcy grubo płacą. Czyszczenie części aluminiowych oraz żelaznych przed lakierowaniem odbywa się w specjalnych komorach strumieniem powietrza z piaskiem. Robota ta idzie nadzwyczaj szybko.

Wyrób ram odbywa się indywidualnie, każdej ramy z osobna, na specjalnych postumentach, wyglądających o wiele prościej, niż możnaby było przypuszczać. Zasadniczym sposobem łączenia części ram jest twarde lutowanie na mosiądz, odbywające się przy pomocy specjalnych palników gazowych. Metoda ta jest dość trudna, wymaga dużej uwagi i czasu. Poważnym zagadnieniem w fabrykach jest obecnie zastąpienie lutowania spawaniem, które jest szybsze i tańsze. Wymaga to jednak reorganizacji produkcji, zamiany ludzi, których trzebaby było szkolić, eksperymentowania itp. Ponadto wśród jeźdźców, a nawet i personelu fabrycznego pokutuje jeszcze dotychczas mniemanie, że spawanie przepala materiał.

Montowanie ram i przygotowanie ich do lutowania jest robotą bardzo odpowiedzialną i wymagającą uwagi i sumienności ze strony wykonawcy. Zwraca uwagę szybkość, z jaką ona jest wykonywana: w fabr. Veloce Ltd. rama przez dwóch robotników zostaje całkowicie zmontowana i przygotowana do lutowania w ½ godziny. Należy przy tym przyjąć pod uwagę, że rama Velocette nie posiada ani jednego łączenia śrubowego. Ciekawym ogólnym spostrzeżeniem jest nadzwyczajna szybkość roboty: każdy robotnik pracuje i uwija się tak szybko, jakby był poganiany. Nie jest to jednak przymus narzucony, lecz objaw nadzwyczajnej dynamiczności anglików, która zdaje się jest całą tajemnicą ich supremacji światowej w każdej dziedzinie. Szybkiej robocie pomaga również tu odpowiednie urządzenie w postaci pneumatycznych wiertarek, podobnych trochę do dentystycznych, gazowe ruchome palniki i inne specjalne narzędzia i uchwyty do montażu ram. Dużo jest starych „wyjadaczy - robotników", którzy swoim, wyglądem, skupieniem i absolutnym ignorowaniem otoczenia i naszych odwiedzin mimowoli przypominali gnomów z „Królewny Śnieżki".

Silniki do produkcji seryjnej nie są próbowane na pomoście probierczym, natomiast każdy zmontowany model jest uruchamiany i poddawany próbie drogowej przez specjalnych jeźdźców fabrycznych.



*Rys. 3. JEDEN Z WARSZTATÓW MONTAŻOWYCH W ZAKŁADACH NORTONA.*
*Wszystkie zakłady stosują indywidualną metodę montażu t. j. nie łańcuchową.*

### Fabryka Veloce Ltd.

Fabryka ta mieści się w Birmingham, dość daleko od centrum miasta, w dzielnicy Hall Green, dokąd dojeżdża się autobusem. Czystość, nieuchwytny zapach lizolu, cisza, wewnętrzna dyscyplina i porządek są pierwszym wrażeniem przy wejściu do fabryki. Widać, że prowadzona jest twardą ręką. Fabryka jest niewielka — obliczam ją na mniej więcej 300 ludzi.

Po fabryce oprowadzał mnie mr. Chivers w zastępstwie dyr. Denley, który był w Londynie. Dostąpiłem wysokiego zaszczytu, będącego udziałem nie wielu wybranych w postaci zezwolenia na wizytę do Experimental Departement. Zostałem zachwycony tu nowym modelem Velocette 1940 roku, przygotowanym do próby drogowej. Niestety wzięto ode mnie uroczystą obietnicę milczenia i pozwolono tylko powiedzieć, że jest to model 600 cm$^3$ górnozaworowy, który będzie niewątpliwie rewelacją w roku następnym, gdyż łączy w sobie dosłownie wszystkie najnowsze zdobycze techniki motocyklowej, tak pod względem wydajności i niezawodności pracy, jak komfortu i obsługi. Szybkość jego wyniesie ok. 145 km/g., zaś cena sprzedażna w Polsce — około 3.300 zł. Będzie to raczej szybki model turystyczny.

W Exp. Dep. montowane są i próbowane wszystkie silniki do wyścigowych modeli KTT. Widziałem tu ukończoną serię 25 sztuk, przygotowaną do zamówień prywatnych na tegoroczne TT Anglii w czerwcu. W ogóle KTT 1939 Mark VIII z resorowanym tyłem jest obecnie najbardziej popularnym modelem wyścigowym w Angliii. Jest to bezkonkurencyjny w klasie 350 bez kompresorów, przy czym fabryka gwarantuje, że jest on bezwzględnie identycznym pod każdym względem: wykonania, montażu i regulacji z modelami wyścigowymi fabrycznymi. Szczegółowy opis silnika jego ukazał się w angielskim Motor Cycle z dnia 16.II br. Normalna szybkość obrotowa silnika oblicza się na 6.500 obr/min. na mieszance 50/50 benzyna/benzol przy kompresji 11,1. Szybkość jazdy przy tych danych wynosi ok. 105 mil/g., tj. ok. 170 km/g. Po raz pierwszy w historii motocyklizmu użyta została tak wysoka kompresja do mieszanki benzyna/benzol bez jakichkolwiek wadliwych skutków w postaci stukania silnika, ewentualnego samozapłonu itd. Są to cenne rezultaty doświadczenia, zdobytego przez te modele we wszystkich wyścigach międzynarodowych w roku 1938 przez Stanley Woodsa i Mellorsa. Szybkość ta może być podwyższona przez użycie alkoholu, na którym przy tej samej kompresji silnik daje wyższą szybkość obrotową i szybkość jazdy 110 — 112 mil/g., tj. ok. 180 km/g.

W ogóle silnik na krótkich dystansach można użyć do 7.500 obr/min. pod obciążeniem, a można wyciągnąć z niego nawet 8.000 obr/min., przekracza to jednak jego granicę wytrzymałości. W rb. Stanley Woods i Mellors startować będą w klasie 350 na swoich zeszłorocznych zwycięskich modelach, których silniki zostały odpowiednio odrestaurowane. Byłem właśnie obecny

na próbie silnika Mellorsa na pomoście probierczym. Silnik dawał pod obciążeniem tylko 6.000 obr/min., co było zbyt mało. Mr. T. Mutton, kierownik stacji prób wyjaśnił, że przyczyną jest tu zbyt bogata mieszanka. Gdy na chwilę wyłączył on sprzęgło, obroty silnika wzrosły na tym samym obciążeniu do 7.500 obr/min. Jest to moment wyjściowy do ciekawych rozważań na temat właściwości silników wyścigowych.

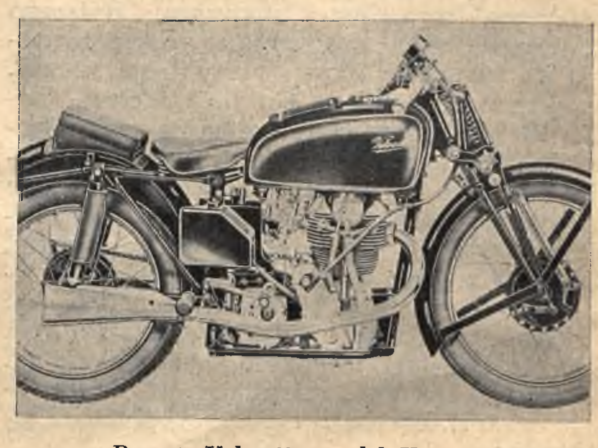
W Exp. Dep. widziałem również rozmontowany silnik od 350-ki Stanley Woodsa. Grzybki zaworów są tam nieprawdopodobnej wielkości, zaś głowica wewnątrz ma wyraźne znaki skaleczeń od urwanego zaworu.

W mod. KTT Mark VIII 1939 r. przednia piasta jest stożkowa i odlana w jednej całości z bębnem hamulcowym z elektronu. Obydwie tarcze hamulcowe i szczęki są również z elektronu. Jedyną cechą, wyróżniającą podwozia fabrycznych wyścigówek Stanley Woodsa i Mellorsa, są duraluminiowe „felgi", odznaczające się małą wagą. „Felgi" modeli seryjnych są stalowe, również bardzo lekkie. Moim zdaniem, wielkiego znaczenia ten szczegół nie ma.

Poza silnikiem najciekawszym w KTT jest mechanizm resorowania tylnego koła, montowany i regulowany do każdego modelu w Exp. Dep., którego kierownik jest właśnie konstruktorem tego mechanizmu. Jeden z tych mechanizmów został specjalnie dla mnie zdjęty z maszyny i rozebrany. Zasadą jego działania jest połączenie pneumatycznego działania resorującego (sprężonym powietrzem) — z hydrauliczną amortyzacją wstrząsów. Kombinacja ta nie może być osiągnięta przy zastosowaniu zwyczajnych metalowych sprężyn (jak np. w Nortonie lub Excelsiorze) nawet przy jednoczesnym użyciu amortyzatorów frykcyjnych, gdyż tylko amortyzatory hydrauliczne posiadają skuteczność działania, progresywną do siły podskoku. Siłą resorującą w Velocette jest napompowane zwyczajną pompą do gum powietrze, uszczelnione przez warstwę oleju, napełniającego amortyzator hydrauliczny. W oleju tym zanurzony jest kołnierz uszczelniający i to ma być właśnie całą tajemnicą niezawodności pracy mechanizmu i niemożliwości ucieczki powietrza. Ten szczegół najwięcej mnie intrygował, gdy jechałem do Anglii, bowiem ze względu na tajemnicę firmową opisu tej konstrukcji nigdzie nie można było znaleźć. Siła resorowania może być dowolnie regulowana przez zmianę ciśnienia powietrza, co jest ważne ze względu na ciężar i upodobanie jeźdźca oraz charakter nawierzchni drogi.

Drugą znamienną zasadą resorowania tylnego koła jest zastosowanie sztywnych widełek tylnych, osadzonych w poprzecznej zawiasie ramy, co zapewnia doskonałe prowadzenie tylnego koła i zabezpiecza go przed bocznym zwichrowaniem. Jest to niesłychanie ważnym atutem gdyż daje możnosć zachować taką samą statyczność i trzymania drogi maszyny, jak i przy ramie sztywnej. Dowcipnie jest tu rozwiązana również kwestia zneutralizowania wahań widełek tylnych w odniesieniu do pedału hamulca tylnego, który przy hamowaniu mógłby przy szablonowej konstrukcji powodować na wstrząsach niebezpieczne szarpania hamulca.

Na rys. 1 przedstawiony jest model KTT 350 Mark VIII w jego przedostatnim wydaniu. Najnowsze, obecnie produkowane modele mają skórzany pancerz mechanizmu tylnego resorowania w postaci harmonijki oraz dźwignię przekładniową krótszą i o znacznie wzmocnionej konstrukcji.



*Rys. 1. Velocette, model KTT 350.*

Z innnych ciekawych ulepszeń modelu KTT Mark VIII 1939 w porównaniu z poprzednim modelem Mark VII z 1939 r. (ze sztywnym tyłem) są stellitowane końce wahadełek górnych rozrządu oraz agrafkowe sprężyny odciągające do tychże wahadełek. Ponadto modele te mają wzmocniony tłok, co okazało się niezbędnym ze względu na podwyższoną kompresję i szybkość obrotową nowego silnika. Poza tym, brązowa tuleja do wahadełek jest całkowicie obracalna, zaś dźwignia przekładniowa znacznie wzmocniona i wygodniejsza.



*Rys. 2. Montownia ram.*

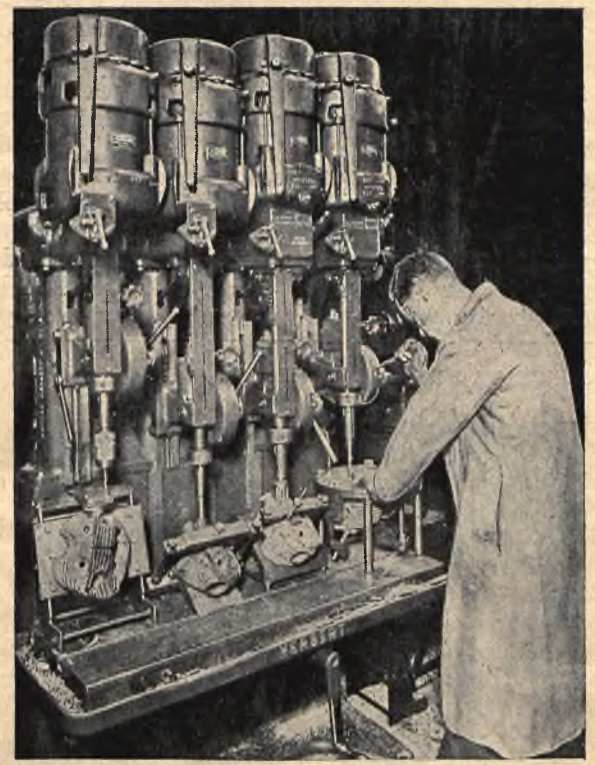
Ważną kwestią dla mnie był „tuning" maszyny z mieszanki benzyna/benzol na alkohol oraz sam skład mieszanki alkoholowej. Okazało się, że fabryka przewidziała na alkoholu tę samą kompresję 11,1 przy czym silnik nie wymaga żadnych przeróbek ,z wyjątkiem oczywiście przeregulowania karburatora. Nawet przyśpieszenie zapłonu pozostaje to samo, tj. 30°. Tajemnica mieszanek alkoholowych została odkryta dla mnie dopiero w fabr. Norton, o czym niżej. Waga modelu Mark VIII wynosi ok. 145 kg.

Konserwacja fabrycznych modeli wyścigowych Stanley Woodsa i Mellorsa polega na tym, że po każdym wyścigu zdjęta zostaje głowica i cylinder, celem przeględu silnika. Pierścienie tłokowe wytrzymują przeważnie po dwa trzy wyścigi, natomiast sprężyny do nich „sypią się" i wymagają każdorazowej zamiany. Częstą również jest zamiana prowadnic zaworów. Wyścigowa świeca idzie do każdego wyścigu — nowa. Nowe konstrukcje modeli wyścigowych konstruowane są tylko wtedy, gdy stare zawiodły w sezonie poprzednim. Wobec tego, że modele Mark VIII święciły triumfy w r. ub., Stanley Woods i Mellors wystartują, jak to już wyżej powiedziałem, na swoich zeszłorocznych modelach. Obecny model Mark VIII niewątpliwie przetrzyma kilka lat, gdyż jest taki sam szybki jak inne wyścigowe 500-ki.

Wszystkie ramy Velocette są jednolite, lutowane, bez jedynego złącza śrubowego. Rama Mark VIII jest cała z rur ze stali molibdenowej, zaś w modelach seryjnych z tej stali są rury przednie, jako narażone na największą pracę. Wogóle zasadą fabr. Veloce Ltd. jest zastosowanie najwyższej jakości materiałów, jakie tylko wydała współczesna metalurgia.

Są jednak w mod. Mark VIII pewne szczegóły, wzbudzające zastrzeżenia. Poważną wadą modelu są martwe miejsca w akceleracji polegające na tym, że silnik nie reaguje zrywem na otwarcie gazu, lecz albo dławi się zupełnie, lub w najlepszym wypadku pracuje bez powiększenia mocy i dopiero po „przepchnięciu" krytycznej wysokości około 3000 obr/min. daje potrzebny zryw. Na tę przykrą właściwość skarżyli się w r. ub. Stanley Woods i Mellors, którzy dawali jako tako radę tylko tym, że pomagali sobie sprzęgłem, któremu na zdrowie to oczywiście nie wychodziło. Wprawdzie, po krytycznym momencie posiada Velocette fenomenalny zryw, który anglicy barwnie porównywują do rakiety.

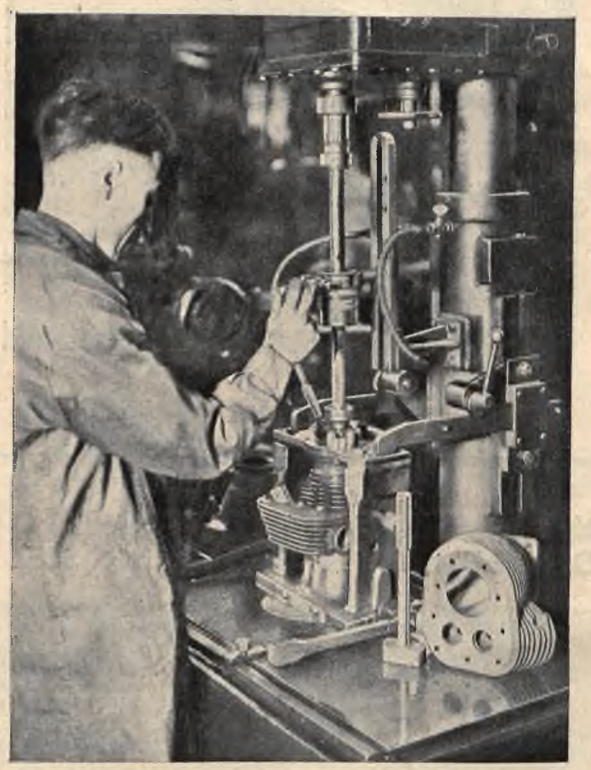
Przyczyn martwych miejsc akceleracji jest kilka. Pierwszą z nich jest płytkość bardzo małej (35 cm³) komory spalinowej, powodowana wysoką kompresją i znaczną średnicą cylindra (74 mm). Drugą przyczyną jest wielki kąt, w którym nakrywają się wzajemnie takty wydechu i ssanie w górnym martwym punkcie tłoka. Kąt ten wynosi aż 100°, czyli zawory wydechowy i ssący są jednocześnie otwarte, gdyż pierwszy z nich jeszcze się nie zamknął nim drugi już się otworzył. Wielki ten kąt jest jednak potrzebny dla bardzo wysokiej szybkości obrotowej silnika na pełnym gazie. Martwe miejsca



*Rys. 4. Elektryczna wiertarka.*

akceleracji powodują wielką stratę czasu przy rozwoju szybkości po skrętach i znacznie obniżają szybkość przeciętną jazdy w wyścigu.

Drugie poważne zastrzeżenie wzbudza sama konstrukcja pneumatyczno - hydraulicznego mechanizmu zawieszenia. Jest ona bardzo skomplikowana ,trudna do montażu i przy najmniejszej nieszczelności zawodzi kompletnie. Nieszczelność zaś taka nie jest zupełnie wykluczona, gdyż może powstać tak w zaworku powietrznym do pompowania, jak i w gumowym mankiecie uszczelniającym, na którym mogą się utworzyć zadziory, względnie sama guma może się zepsuć od tarcia i nagrzania w oleju.



*Rys. 5. Elektryczna szlifierka.*

W Exp. Dep. Velocette zastałem E. A. Mellorsa, który „dłubał” przy swojej maszynie. Rozmówiłem się z nim na temat wyścigów i jego sukcesów, przy czym gratulowałem mu zdobycia Mistrzostwa Europy i powiedziałem, że jest on u nas w Polsce dobrze znany. Zarumienił się z zadowolenia, jednak na zaproszenie do Polski pierwszym jego pytaniem było, ile za to dostanie. Trzeba wiedzieć, że wyścigi motocyklowe na szosie są jego zawodem, z którego żyje. Mellors jest powolnym na pozór jegomościem, podobnym do naszego Barona, zaś z ostrożnego charakteru jazdy — do Mielocha, lub Frankowskiego. Mellors prosił przysłać mu regulamin naszych G. P. w dniu 3.IX br.

## Norton Motors Ltd.

(1926) w Birmingham jest to duża i dobrze prosperująca fabryka motocykli, zatrudniająca około 1000 ludzi. Ostatnio wzrost zamówień na motocykle oraz dostawy wojskowe spowodowały wielką ciasnotę we wszystkich działach. Dział mechaniczny wyrobu części zamiennych jest kolosalny. Zostałem zaciekawiony metodą wyrobu kluczy korbowych do kół samochodowych: koniec pręta stalowego w obrabiarce automatycznie zostaje nagrzany prądem elektrycznym do czerwoności i spłaszczony w rodzaj gałki, po czym po wyjęciu wkłada się pod prasę, z pod której po jednym uderzeniu wychodzi gotowy z wysztancowanym gniazdem 6-o kątnym. Urządzenie fabryczne posiada Norton bardzo nowoczesne, oddział ram jest wielki o 3 postumentach do montażu ram i kilku ogniskach do lutowania. Oblutowane złącze zostaje oczyszczone nie tylko strumieniem piasku, lecz również opiłowane. Na moją uwagę, że pod lakierem przecież nie będzie tego widać, odpowiedziano mi, że rzeczywiście, lecz że mają oni już wprowadzony system opiłowania, którego na razie nie chcą zmienić.

Rys. 2 przedstawia właśnie oddział ramowy fabryki. Dwa postumenty z lewej strony na pierwszym planie przeznaczone są wyłącznie do montażu widełek przednich, w głębi zaś w tymże rzędzie stoją trzy postumenty do montażu ram. Ważną akcesorią przy każdym postumencie jest wiertarka ręczna z giętkim napędem do wiercenia otworów do „sztyftowania”. Stos ram na pierwszym planie przeznaczony jest do opiłowania.

Indywidualna metoda montażu maszyn widoczna jest z rys. 3. Przy każdej montowanej maszynie krząta się 2 lub 3 robotników - fachowców, co korzystnie wyróżnia tę metodę przed montażem łańcuchowym, gdzie każda czynność dokonywana jest mechanicznie i prawie bezmyślnie przez tanich niewykwalifikowanych robotników lub nawet robotnice.

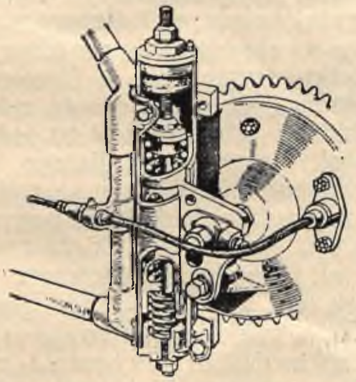
Na rys. 4 elektryczna wiertarka o 4-ch synchronizowanych trzpieniach wykonywuje odrazu 4 operacje nad wierceniem, rozwiercaniem i wyrównywaniem „flansz” w otworach do prowadnic zaworowych.

Na rys. 5 elektryczna szlifierka wykańcza gładź cylindrów. Ustawienie cylindra jest tu tego rodzaju, że kanał posiada prowadzenie tak z góry jak i z dołu.

W fabr. Norton doznałem najbardziej uprzejmego przyjęcia ze strony dyrektorów Mr. Smith'a i Mansell'a Juniora, który jest synem naczelnego dyrektora fabryki i dyrektorem technicznym, a jednocześnie jednym z najlepszych raidzistów Anglii. Mr. Mansell wprowadził mnie do swego sanktuarium, którym jest Experimental Departament fabryki. Uczynność Mr. Mansell'a pozwoliła mi gruntownie przestudiować wyscigowe modele Nortona na 1939 rok (patrz rys. 6). Potocznie w Anglii, a nawet w samej fabryce nazywane one są modelami „Manx”, a to z tego względu, że są one popularne i mają najliczniejszy udział w najpoważniejszych wyścigach sezonu — Manx Grand Prix, będących amatorskim odpowiednikiem wyścigów zawodowców — Tourist Trophy i odbywających się na tej samej słynnej trasie na wyspie Man. Należy jednak zaznaczyć, że nazwa Manx nie jest oficjalną, ustaloną przez fabrykę nazwą modelu,

jak np. „Manxman” Excelsior, lecz przydomkiem, nadanym przez sportowców. Modele Norton Manx mają aluminiowe głowice i cylinder, przy czym głowica posiada wtopioną przy odlewaniu kopułę z bronzalu, wewnątrz polerowaną. Karter silnika i tarcze hamulcowe są z elektronu. Cylinder posiada tuleje ze specjalnego stopu vanadowo - krzemowo - tytanowego o nadzwyczajnej twardości. Obydwa modele Manx 500 i 350 są zupełnie identyczne w budowie i wymiarach wszystkich swoich mechanizmów, różnicę stanowi tylko silnik, karburator i zbiornik do paliwa, który w 350-ce jest o 2 litry mniejszy. Ponadto w 500 tylna guma jest 3,50 × 27, zaś w 350 — 3,25 × 27.

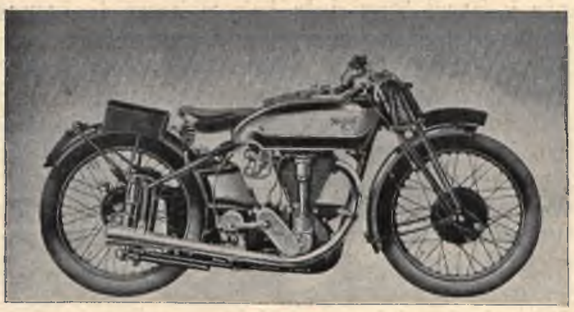
Na moje zapytanie o wagę, doraźnie przy mnie został zważony model 500, waga wyniosła 328 lbs, tj. niecałe 150 kg. Model 350 waży o 12 lbs, tj. około 5 kg mniej. Piasty kół Manx są stożkowe, stalowe i bardzo mocne. Kwestię zastosowania podwójnego zapłonu w postaci dwóch świec Mr. Mansell traktuje obecnie negatywnie, gdyż wskutek wysokiej kompresji mieszanka w cylindrze jest tak dobrze przygotowana do wy-



*Zawieszenie modelu „Manxman”.*

buchu, że wystarcza zupełnie jedna świeca. Megafon fabryka montuje seryjnie, najmniejszych wymiarów, aby nie powodować zaburzeń w karburacji i martwych miejsc w akceleracji. Na żądanie może być zamontowany wielki megafon jak w wyścigówkach fabrycznych o wylocie około 15 cm, który wprawdzie daje lepszy wyciąg spalonych gazów i wyższą szybkość, jednak maszyna traci na zrywie. Wskutek tego, przy wielkiej ilości zakrętów, wymagających 1-go biegu, jak np. wyścig górski w Wiśle, lub nawet na Bielanach w Warszawie, wskazany jest raczej megafon mały, a nawet zwyczajna prosta rura wydechowa, jaką używał Runtsch w Wiśle.

Seryjna kompresja do mieszanki 50/50 benzyna/benzol wynosi 8,25 w 500 przy szybkości 108 mil/g ,tj. około 175 km/g., zaś w 350 — 8,75 przy szybkości 95 mil/g. Do alkoholu fabryka montuje tylko inny tłok o wypukłym dnie, który daje w 500 kompresję 12,5 przy szybkości ok. 114 mil/g., tj. ok. 185 km/g., zaś w 350 — kompresję ok. 14 przy szybkości ok. 105 mil/g., tj. ok. 170 km/g. Fabryczne wyścigówki mają kompresję: 500 — 9,1 i 350 — 9,5. Ponadto fabryczne wyścigówki mają nieco inny karburator o większej wydajności komory pływakowej, specjalnie wzmocniony tłok, wykonywany nie z



*Norton wyścigowy model „International”.*

odlewu, lecz obrabiany z jednolitego kawałka. Tłok taki jest wprawdzie nieco cięższy, zato posiada gwarantowaną wytrzymałość. Zbiornik do paliwa w fabrycznych maszynach jest nieco większy — o przeszło 2 litry a sprężyny resorowe przodu i tyłu — wzmocnione. „Felgi” są aluminiowe, bardzo lekkie i mocne.

W drodze osobistej kurtuazji dyr. Mansell zaoferował dać powyższe wyposażenie fabrycznych wyścigówek do wszystkich zamówionych motocykli, w których sprawie interweniowałem w fabryce: 500 — dla Bathelta i Klimkowskiego oraz 350 dla Czumera i mnie. Z nich 2 dla Bathelta i Czumera zostały zamówione do mieszanki benzyna/benzol, zaś dla Klimkowskiego i mnie — do alkoholu. Felgi zamówiłem stalowe, gdyż oszczędność ½ kg na aluminiowych felgach naprawdę dla nas nie ma znaczenia. Z dyr. Smith'em i Mansell'em przeprowadziłem szczegółową dyskusję na temat paliwa alkoholowego, „tuning” do tego silnika i martwych miejsc w akceleracji. Alkoholowe paliwo wskutek wyższej kompresji wymaga bardziej płytkiej komory spalinowej, a co za tym idzie, jest większa skłonność do martwych miejsc w akceleracji. Wobec tego jednak, że Norton wogóle posiada stosunkowo małą średnicę cylindra i wielki skok tłoka, skłonność do tych martwych miejsc jest mniejsza. Dowiedziałem się ponadto, że specjalnych mieszanek alkoholowych, jak zresztą i żadnych innych wyścigowych, fabryka nie preparuje sama, lecz dostaje od największej w Anglii firmy benzynowej: Shell Mex w Londynie, do której otrzymałem od nich list polecający. Konferencja

moja z Shell Mex dała tak ciekawe i obszerne wyniki, że zostaną one podane czytelnikom w oddzielnym artykule.

Do alkoholu silnik nie wymaga żadnych przeróbek lub zmian, z wyjątkiem oczywiście odpowiedniego przeregulowania karburatora i wyższego tłoka, dającego wyższą kompresję.

W tegorocznym TT Angliii na wyspie Man w czerwcu startować będzie zeszłoroczny zwycięzca H. L. Daniell w klasie 350 i 500 na fabrycznych wyścigówkach Norton. Wystąpi on jednak tylko jako zawodnik prywatny, gdyż fabryka z zawodów w rb. wycofała się zupełnie, o czym pisałam w jednym z poprzednich numerów „Moto". Fabryczne maszyny po każdym wyścigu poddawane są przeglądowi, połączonemu ze zdjęciem głowicy i tłoka, przy czym z reguły zamieniane są pierścienie tłokowe, natomiast zawory i sprężyny — w miarę potrzeby.

Wszystkie wyścigowe modele są wypróbowane na pomoście probierczym, na którym muszą wykazać swoją wydajność nie niżej przepisanej normy, po czym zostają fabrycznie dotarte, wobec czego mogą być odrazu użyte do wyścigu. Na nasze zamówione modele zwrócona zostanie specjalna uwaga i będą one poddane specjalnym próbom.

Resorowanie tylnego koła w wyścigowych modelach Norton zostało na rok bieżący znacznie wzmocnione i udoskonalone w ten sposób, że gwarantuje zupełną sztywność w kierunku bocznym i uniemożliwia boczne zwichrowanie tylnego koła przy nachyleniu na skrętach lub wskutek bocznych uderzeń koła na nierównościach drogowych. Bardzo masywna oś tylnego koła osadzona jest w dwóch duraluminiowych suwakach, mających pionowy ruch posuwisty na sworzniach, osadzonych końcami w uszach ramy. Ciężar tyłu motocykla resorowany jest na dwóch górnych silnych sprężynach śrubowych, spoczywających dolnymi końcami na suwakach. Dolne sprężyny pod suwakami są o wiele słabsze, przeznaczeniem zaś ich jest amortyzowanie rozprężenia sprężyny resorowej na podskokach i pochłanianiu tym samym wibracji tylnego koła. Od zwichrowania bocznego tylnego koła broni znaczna wysokość prowadnic suwaków aluminiowych, moc tylnej osi i szerokość uszu suwaków. Całość jest bardzo prosta, mocna, niezawodna i dobrze smarowana. Moc sprężyn mechanizmu resorowania tylnego koła wynosi: górnej resorowej 275 lbs (ok. 130 kg) i dolnej 100 lbs (45 kg). Na złe drogi fabryka może założyć bez dopłaty sprężyny o 25% silniejsze, tj. górne po 343,75 lbs (ok. 160 kg), zaś dolne po 125 ibs (ok. 55 kg) każda. Również wzmocnioną może być sprężyna resorowa widełek przednich. Niezawodność pracy mechanizmów resorowych tylnego koła jest gwarancją, że niezrównana statyczność i trzymanie się drogi z których słynie Norton zostaną utrzymane.

Identyczne resorowanie tylnego koła posiadają modele Norton E. S. 2 500, których silnik jest bardziej „tuned", aniżeli normalne seryjne modele silników mod. 18 lub 20—500 cm³. W ogóle, poza modelami wyścigowymi, E. S. 2 jest najlepszym obecnie modelem Nortona.

W fabryce Norton odbyłem również dłuższą dyskusję na temat przyczyn nadmiernie szybkiego wyrobienia cylindrów i pierścieni tłokowych w jednocylindrowych modelach o wielkim litrażu. Wnioski, do których przyszliśmy są tak niespodziewane i ważne dla ogółu motocyklistów, że temat ten zostanie rozwinięty w oddzielnym artykule.

**Excelsior Motor Co.**

W fabryce Excelsior w Birmingham zostałem przyjęty i oprowadzony przez samego głównego dyrektora i bodajże właściciela Mr. Erica Walkera. Jest to starszy jegomość, zapalony motocyklista, pracujący na polu produkcji motocykli od 1903 r., gdy zdobył on 1-szą nagrodę w międzynarodowych wyścigach motocyklowych. Fabryka Excelsior jest mniejsza i prymitywniejsza od dwóch wyżej opisanych i dlatego może utrzymać ceny na swoje maszyny na niższym poziomie. Wszystko trzyma się w fabryce na Mr. Walkerze, który jest alfą i omegą całego życia fabryki. Oddział silników jest tu jednocześnie Experimental Department i dlatego dopuszcza się tu nie każdego. Mr. Walker szczycił się tym, że posiada najwyższą dokładność pasowania silnika, która jest jednakową tak dla maszyn wyścigowych jak i seryjnych. Głównym konikiem Mr. Walkera jest, aby pod żadnym pozorem nie było luzów tam, gdzie ich nie powinno być. Rzeczywiście, sprawdziłem przygodnie montujący się silnik do sportowego Manxmana 500: korbowód chodził w łożysku zupełnie swobodnie bez najmniejszego tarcia, a jednak nie miał dosłownie ani odrobiny luzu kątowego w żadnym kierunku. Podobnego mistrzostwa nie widziałem w obydwóch poprzednio zwiedzonych fabrykach.

Silniki posiada fabr. Excelsior własnej konstrukcji i roboty. Korbowody we wszystkich Manxmanach są z lekkiego stopu hiduminium, przy czym nie tylko są lżejsze, lecz nawet są nieco cięższe od korbowodów stalowych. Zato są one bardzo sztywne i nie ulegają szkodliwym chwilowym odkształceniom sprężystym podobnie do korbowodów stalowych. Brązowe głowice Manxmanów polerowane są na lustro, zaś czopy głównych łożysk silników nie są wstawiane w koła zamachowe, lecz odkuwane i obrabiane jako jedna całość z tymi kołami. Dyr. Walker przypisuje wielkie znaczenie polerowaniu wewnętrznych części silnika, jak korbowodu, głowicy, kół zamachowych, a nawet ścianek karteru wewnątrz. Mam wrażenie, że jest to przesadą, gdyż wszelkie te części pokryte są przecież olejem. Wg. mojego skromnego zdania zupełnie bę-



dzie wystarczającym, gdy te części będą dobrze wygładzone, aby nie posiadały chropowatości odlewu lub obróbki maszynowej. Wiem, że w latach, gdy Excelsior montował silniki JAP, korbowody, i zdaje się, koła zamachowe były chromowane.

Mr. Walker szykuje na sezon 1940 szlagier w postaci małolitrażowych użytkowych maszynek 100 i 125 cm³ z resorowanym tyłem. Widziałem tam modele przygotowane do prób drogowych. Wiącej o tych modelach nic powiedzieć nie mogę, gdyż zostałem związany słowem.

W r. b. Mr. Walker przewiduje wykonanie modeli wyścigowych wszystkich trzech litraży, tj. 250, 350 i 500. W konstrukcji wszystkie modele są jednakowe i różnią się tylko wymiarami. żadnego modelu w naturze nie mógł on mi jeszcze zademonstrować, jednak odniosłem wrażenie, że pocichu szykuje się tam nieoficjalne występy Excelsior w TT, na co wskazywała obecność Tyrell Smith'a w Exp. Dep., zajętego bynajmniej nie próbą maszyn seryjnych.

Tyrell Smith, słynny angielski gwiazdor motocyklowy tej samej miary, co Mellors, pracuje w Dep. Exp. Excelsior jako „tester", probujący i objeżdżający nowe maszyny po montażu. Od lat startuje on na wszystkich międzynarodowych zawodach jako fabryczny jeździec Excelsiora, jednak w r. b. jest on pod tym względem „bezrobotny", gdyż Excelsior oficjalnie ogłosił swoje wycofanie się z wyścigów z powodu zbyt nierównych szans w walce z niemieckimi i włoskimi maszynami, zaopatrzonymi w kompresory. Jak się okazuje, ta sama przyczyna spowodowała wycofanie się Nortona, jednak w oficjalnych motywach tego wycofania się została ona zręcznie owinięta w bawełnę.

Na moje zaproszenie do Polski Tyrell Smith odpowiedział mi to samo, co Mellors: „much money" (dużo pieniędzy). Innymi słowami traktują oni swój udział wyłącznie jako artystyczne występy, które muszą być dobrze płatne. Jest to zresztą zupełnie zrozumiałe, gdyż koszt własny każdego zagranicznego wyścigu wynosi dla każdego z nich napewno wielokrotnie więcej, niż występy najbardziej renomowanej gwiazdy artystycznej.Uważam, że pod tym względem Polski Związek Motocyklowy powinien mieć prawo jakiejkolwiek sankcji w stosunku do krajowych, robiących kokosy importerów motocykli, aby nieco „szarpnęli" się i sfinansowali podobny występ jeźdźców zagranicznych u nas, zresztą we własnym interesie.

Jeżeli chodzi o przyszłość angielskich TT, to obecnie, z powodu braku ograniczeń w konstrukcji i sposobie wykonania modeli wyścigowych, nastąpił kryzys, gdyż wyścigi te straciły pierwotne swoje założenie propagandy produkcji seryjnej fabryk motocyklowych, z których, po wycofaniu się Nortona, Excelsiora, Rudge'a i HRD pozostała na arenie międzynarodowej tylko Velocette z jej rewelacyjną tegoroczną 500-ką dwucylindrową z kompresorem, która ma obronić wyścigowy prestiż Wielkiej Brytanii przeciwko ofenzywie niemieckich BMW i, być może, włoskich Gilera z kompresorami.

Nowe wytyczne przyszłych TT Anglii są już w opracowaniu i, kto wie, już może w roku przyszłym zobaczymy na starcie TT seryjne sportowe modele, wybrane przez ACU przygodnie z dowolnych składów detalicznych, jak to miało ostatnio miejsce przy długodystansowych próbach modeli turystycznych i sportowych Triumph, BSA i Panther. Jak pokazała praktyka, dobre wyniki tych prób mają bardziej sugestywny wpływ na nabywców, niż najbardziej rewelacyjne zwycięstwa specjalnych fabrycznych wyścigówek, niedostępnych dla zwykłych śmiertelników.

*Inż. W. Budziński.*

# Drogi imperium Italii w Afryce wschodniej




Podczas wojny abisyńskiej brak dróg kołowych stanowił jedną z najważniejszych przyczyn powolnego rozwijania się ofensywy, a co za tym idzie przedłużania się wojny, która pod względem finansowym była tak dotkliwą dla Italii. Mimo to jednak technika włoska, mająca duże doświadczenie w dziedzinie budowy dróg we własnej ojczyźnie, uporała się z tymi przeszkodami, które napozór z racji rozmaitej konfiguracji terenu i warunków klimatycznych wydawały się nie do pokonania.

Nic dziwnego zatem, że natychmiast po zajęciu Abisynii rząd faszystowskich Włoch przystąpił do zaprojektowania z planem jak najszybszej realizacji całej sieci dróg na terenie swych posiadłości kolonialnych w Afryce, na które to posiadłości składają się: Erytrea, Somali oraz Abisynia. Połączenie tych przestrzeni siecią dróg, dostępnych w każdej porze roku, było koniecznością palącą ze względu na umożliwienie normalnego funkcjonowania życia gospodarczego na tych olbrzymich przestrzeniach.

Opracowany plan przewidywał sieć główną, grupującą się w stolicy Addis Abebie oraz w portach nad morzem Czerwonym: Massaua i Assab. Sieć ta wraz z istniejącymi odcinkami w Erytrei posiadać będzie długość 4.600 km, zaś w dalszej kolejności zostanie uzupełniona dalszymi drogami I-go rzędu (długości 6200 km), tak, że w niedalekiej przyszłości cała ta kolonia włoska będzie uzbrojona w około 11 tys. km. dróg nowoczesnych.

Już w maju 1936 r. rząd włoski przeznaczył sumę 3 miliardów lirów na budowę pierwszych 4.600 km, których ukończenie przewidziane było po 2 latach budowy. Dalsze kredyty w wysokości 6,5 miliardów lirów przeznaczone na budowę dalszych 6.200 km, które miały być zrealizowane w ciągu następnych 6-ciu lat wraz z budową 3 magistrali, łączących stolicę z portem Mogadisco nad Oceanem Indyjskim w Somali.

Ogólna ta sieć dróg kołowych ma być uzupełniona siecią dróg II i III — rzędu o długości łącznej 8.000 km.

Przy opracowywaniu projektu musiano się liczyć przede wszystkim z tym, że na długie jeszcze lata pojazd mechaniczny będzie w użyciu jako jedyny środek komunikacji i transportu, dlatego też prowadzenie tras dróg głównych było projektowane z daleko idącymi wymaganiami i starano się nieprzekraczać wzniesienia max. 6% (wyjątkowo w terenach bardzo ciężkich 8%), najmniejszy zaś promień nie spada poniżej 30 m.

Główna droga I rzędu, prowadząca z Assab do Addis Abeby posiada szerokość 9.0 m, w tym 7 m jezdni i dwa bankiety po 1.0 m, wysokość w tunelu nie mniejsza niż 5.50 m. Na innych odcinkach drogi główne posiadają szerokość o koronie 8 m z 6-cio metrową jezdnią. Nawierzchnia składa się z budowy spodniej o grubości 25 cm i z 15 cm przykrycia szutrowego, pochylenie poprzeczne znaczne (4%) dla łatwiejszego odprowadzenia wód deszczowych, wszystkie dzieła sztuki o charakterze budowy stałej, obliczonej na największe obciążenie.

Drogi II rzędu posiadają ostrzejsze łuki i większe dopuszczalne wzniesienie, szerokość 5 m + 2 $\times$ 0.5 m; na niektórych odcinkach projektowany jest ruch jednostronny z mijankami, wtedy szerokość drogi może być ograniczona do 3.50 m.

Drogi III rzędu nie posiadają trwałej nawierzchni i z tego powodu nie mogą być wykorzystane w okresie deszczowym (czerwiec — wrzesień) i są wówczas dla ruchu kołowego zamknięte. W dalszej kolejności przewidziano możliwość przebudowy dróg II i III rzędu do formy dróg głównych.

Podczas budowy natrafiano na bardzo duże trudności. Wstępne prace rozpoczęte w okresie tropikalnych deszczów (lato 1936 r.), kiedy istniejące szlaki komunikacyjne były nie do przebycia, jedynym środkiem transportu była kolej z Dżibutti oraz samoloty. Teren budowy obejmował płaskowyż, który sięgał do wysokości 3.000 m, pocięty licznymi dolinami i wąwozami często o różnicy wysokości do 1.000 m, pokonywanych przeważnie tunelami. Grunt podłoża w znacznej mierze skała bazaltowa, która nadawała się znakomicie jako materiał budowlany, natomiast cement i drzewo należało sprowadzać z Włoch. Dzieła sztuki zbudowane zostały z cegły, kamienia naturalnego i betonu. Dla wykonania pierwszych 3.000 km roboty ziem-

ne wynosiły 34 miliony $m^3$ — wykonano: 1.4 $m^3$ muru z cegły czy betonu, 900 m tunelu, 205 dużych i 8000 mniejszych mostów i przepustów i 20 milionów $m^2$ nawierzchni drogowej.

Klimatyczne warunki na płaskowyżu były tak znośne, że pozwoliły one zatrudniać robotników białych, natomiast na terenach, położonych niżej, gdzie temperatura dochodziła do + 70° C, rząd włoski zmuszony był rekrutować kolorowych robotników w ilości 19.000 z pobliskiego Sudanu i Arabów z Yemenu.

Mimo tych licznych i poważnych przeszkód dzięki znakomitej organizacji i olbrzymiemu wysiłkowi organizatorów udało się ukończyć po roku pracy połączenie Addis Abeby i Gondaru z portem Massaua tak, że już w okresie wielkich deszczów w r. 1937 oba te miasta miały zapewnioną stałą komunikację z wybrzeżem Morza Czerwonego.

Po wybudowaniu tych magistrali wzmógł się bardzo ruch kołowy do dawnej stolicy Abisynii, już wr. 1937 po trasie do Massaua przyjeżdżało dziennie 350 wozów ciężarowych, zaś z Asmary do Gondaru 150 — tak, że w przeliczeniu wymiana towarowa stała się 7 razy intensywniejsza aniżeli uprzednio, kiedy Italia musiała korzystać tylko z drogi żelaznej z Dżibuti.

Jednocześnie z oddaniem gotowych odcinków do użytku zorganizowano służbę bezpieczeństwa i konserwacji, tak jak w dawnej Erytrei co 6 km stoi domek dróżnika, zaś co 30 — 40 km znajdują się warsztaty drogowe; na nowych terenach przewidziano policję i służbę drogową, pocztę, garaże oraz stacje benzynowe i obsługi. To wszystko w rezultacie pociągało za sobą zakładanie całych wiosek, które w przyszłości przerodzą się w nowe centra komunikacyjne.

Koszty budowy tych tak drogich inwestycyj amortyzują się szybko, koszt transportu z Addis Abeby spadł z 700 na 120 lirów, czas zaś jego wynosi obecnie $2\frac{1}{2}$ dnia (uprzednio 7 dni).

Takie obniżenie kosztów transportu towarów i osób wpływa na koszty utrzymania w większych ośrodkach, pobudza inicjatywę prywatną, ułatwia inwestycje państwowe i stwarza nowe możliwości rozwoju życia gospodarczego całych obszarów.

(„Le Strade" Nr 6/1938).

Maj — 1938 r.

# X Jubileuszowy Raid Wiosenny Polskiego Klubu Motocyklowego

Czternaście lat już mija od pierwszego raidu zorganizowanego przez nowozałożony wówczas pierwszy klub motocyklowy w Polsce PKM w Warszawie. Dużo lat minęło od tego czasu, klub przeżywał chwile złe i dobre — doczekał się wreszcie jubileuszu: X Raidu P.K.M.



*P. Truskolaski, dyr. T. H. Motocyklami osobiście dopomaga, swoim zwyczajem, doskonałemu zawodnikowi, por. Nahorskiemu — przed startem.*

Jubileuszowy ten raid był imprezą naprawdę udaną. zarówno pod względem sportowym, jak i organizacyjnym. Jeszcze rok temu na starcie IX Raidu J.K.M. stanęło zaledwie dziesięciu zawodników — dzisiejsza impreza zgromadziła ich 24. Ale nie to jest ważne. Wśród tych dwudziestu czterech zawodników trzecią część stanowili młodzi motocykliści, którzy zadebiutowali i to dopiero parę miesięcy temu w Pierwszym Kroku Motocyklowym Legii, P.K.M.-u, czy M.K.Z.S.-u. Jest to najlepszym dowodem, jak dalece potrzebnym było organizowanie takich łatwych imprez dla początkujących, imprez zachęcających do dalszych startów. Weźmy np. jednego z młodych zawodników Czarkowskiego: W „Małym raidzie wiosennym P.K.M." pojechał jeszcze dość słabo, wykazując duże braki. W parę tygodni później startuje w „Trzecim Kroku Motocyklowym" — widać już postęp, zajmuje pierwsze miejsce w swej kategorii. Raid wiosenny był jego pierwszą poważną imprezą — i oto na próbie szybkości w terenie uzyskuje wcale dobry czas, lepszy od czasów wielu „mistrzów"! Wydaje się, że znaleziono wreszcie drogę zapewniającą nam stały dopływ młodego narybku.



*Inż. Michałkiewicz z żoną.*

X Raid P.M.K. zaliczony został przez Komisję Sportową P.Z.M. do tegorocznych eliminacji mistrzostw Polski w kat. sportowej zwiększyło to znacznie zainteresowanie raidem. Na starcie stanęła wprawdzie nie rekordowo liczna ale doborowa stawka zawodników: Michałkiewicz, Jurkowski, Nahorski, Kostrzewski, Miecz. Kubiak — to niemal w komplecie wszyscy nasi najlepsi terenowcy. Z tych najlepszych brak jedynie Dochy — zeszłorocznego zwycięzcy, Lemańskiego i Jakubowskiego, który zarzucił zdaje się kierownik dla kierownicy.

W sobotę 10 czerwca nastąpił w Golędzinowie start do raidu nocnego. Trasa 130 km. prowadziła przez Jabłonnę, Serock, Zatory, Wyszków i Radzymin do Strugi. Tu była meta tego pierwszego etapu Składały się nań drogi o bardzo różnej nawierzchni — odcinki terenowe wyniosły ogółem około 22 km. W czasie raidu nocnego odpadło dwóch zawodników: Czudnenko z Legii na BMW z wózkiem i Podgórski (Legia) na DKW. Pierwszy miał opóźnienie na mecie ponad pół godziny — drugi wogóle nie dojechał do niej.

Drugiego dnia odbył się raid dzienny i próba szybkości terenowej. Trasa dziennego etapu była oczywiście znacznie dłuższa — 250 km. Terenu było także znacznie więcej — blisko 50 km. Podwyższono też w stosunku do nocnego raidu wymagane przeciętne; które wyniosły teraz 35 — 50 km/godz. Były to warunki trudne do wypełnienia, to też już na drugim punkcie kontroli czasu, który znajdował się obok Leśniczówki w lesie między Zegrzem i Radzyminem wielu zawodników otrzymało punkty karne za opóźnienie! Raid dzienny prowadził przez Łazy — Nadarzyn — Podkowę Leśną — Pruszków — Włochy — Chrzanów — Wawrzyszew —Laski — Sieraków — Pociechę — Nowy Dwór — Olszewnicę — Wieliszew — Beniaminów — Leśniczówkę — Radzymin — Łochów — do mety w Miłośnie.



*Jaki czas naprawdę?*

W Leśniczówce odbyła się próba szybkości w terenie. Doskonale pojechał por. Nahorski na TWN 350 cmc. Czas jego 4 min. 43,2 sek. Przeciętna, jak na dystans 4,5 km. oraz ciężki teren (piach i las) — bardzo dobra. Drugi czas dnia uzyskał Michałkiewicz na Sokole 600 z wózkiem — 4 min. 57,5 sek. o parę tylko sekund gorszym był Kostrzewski również na Sokole 600 z wózkiem — 5 min. 05 sek. Drugą solówką był Sokół 600 Kubiaka — czas 5 min. 08,2 sek. Bardzo dobry wynik 5 min. 03 sek. miał por. Uściński na Sokole 1000 z wózkiem.

Do mety w Miłośnie dojechało już tylko szesnastu zawodników. Podkreślić należy z uznaniem fakt, że w

liczbie tej byli dwaj zawodnicy, którzy ostatnie 120 km. jechali bez szans na sklasyfikowanie (Czarkowskiemu PKM) brak było poświadczenia przejazdu, Krasowski (CWPanc.) miał duże opóźnienie, przekraczające pół godziny). Dali oni tym dowód prawdziwie sportowego wyrobienia, prawdziwie sportowego ducha!



*Dobija do mety.*

Raid zakończono wspólnym obiadem w Miłośnie. Tam też ogłoszono wyniki raidu.. Obeszło się bez wszelkich protestów — z wyników wszyscy byli zadowoleni — jest to dużym sukcesem organizatorów!

Z wyników raidu widać, że na czele utrzymali się przeważnie starsi i bardziej doświadczeni zawodnicy. Dobrze spisali się wojskowi. Sądzimy jednak, że nasza młodzież motocyklowa doświadczenia zdobytego w tej pierwszej poważnej próbie nie zmarnuje. A. więc czekamy teraz do następnej imprezy!

Wyniki raidu: Motocykle solo: do 200 cmc.: Potajało (Legia) — Tornax — złoty medal, Krasowski (CWPanc) — TWN — niesklasyf.

do 250 cmc.: mec. Jurkowski (P.K.M.) — Rudge — złoty medal, Perkowski (ŁKM — Łódź) — NSU — brązowy medal. Kubiak Stefan (M.K.Z.S. — W-wa) — Rudge — brązowy medal.

do 350 cmc.: por. Nahorski (C.W.Panc) — TWN — złoty medal, Czarkowski (PKM) — DKW — niesklasyfikowany.

do 500 cmc.: inż. Flaker (Legia) — Sunbeam — srebrny medal.

ponad 500 cmc.: Skarzyński (Unia — Poznań) — BMW — złoty medal, Kubiak Miecz. (Legia) — Sokół 600 — srebrny medal, kpt. Nodzyński (WKS) — Modlin) — Sokół 600 — srebrny medal, Różewicz (CWS) — Sokół — 600. — Sklasyf. bez medalu.

Motocykle z wózkami. klasa do 600 cmc.: inż. Michałkiewicz (PKM) — Sokół — złoty medal, Kostrzewski (Legia) — Sokół — złoty medal Rouppert (CWPanc) Zündapp — złoty medal.

ponad 600 cmc.: por. Uściński (W.K.S. — Modlin) — Sokół 1000 — złoty medal.

Złote medale przyznane zostały za 0 pkt. karnych, srebrne do 20 pkt. i brązowe do 45 pkt.

Ze względu na to, że PKM zmienia obecnie adres, rozdanie nagród odbędzie się dopiero w sobotę dnia 24 czerwca b. r. w nowym lokalu klubowym.

Uczestnicy raidu bardzo sobie chwalili opony polskiej produkcji „Stomil", które jeszcze raz wykazały swoją wielką przydatność w ciężkiej jeździe terenowej.

WŁADYSŁAW PIETRZAK.

*POZNAJ PIĘKNO POLSKI, UPRAWIAJĄC TURYSTYKĘ MOTOCYKLOWĄ.*

# Do Czytelników „Moto"

*Poczynając od numeru lipcowego r. b. zakres zagadnień omawianych w „Moto" zostanie znacznie rozszerzony, ponieważ oprócz motocyklizmu będą poruszane również tematy samochodowe oraz związane z techniką łodzi motorowych.*

*Zmiana ta została podyktowana następującymi względami: koniecznością szerszego zapoznania członków P. Z. M. z silnikami spalinowymi, mającymi zastosowanie nie tylko w motocyklu, ale i w samochodzie i łodzi motorowej, pozatym faktami, że wielu członków klubów motocyklowych, a więc czytelników „Moto" posiada samochody i upomina się o wiadomości techniczne również i z tej dziedziny oraz stwierdzonym zjawiskiem, że każdy motorowiec zaczyna przeważnie od małolitrażowego motocykla i kończy na samochodzie lub łodzi motorowej, wreszcie będzie to dalszym etapem w realizacji naszego programu redakcyjnego ogłoszonego w numerze grudniowym „Moto" z 1937 roku.*

*Z góry zastrzegamy się, że nie mamy zamiaru konkurować ani z „Autem" ani z „Touringiem", ani tym bardziej z „Techniką samochodową", zadaniem naszym będzie kultywowanie i rozszerzenie zainteresowania silnikiem spalinowym, w szczególności i sportem motorowym lądowym i wodnym w ogólności.*

*W dalszym ciągu na pierwszym miejscu będziemy stawiali zagadnienia motocyklowe, jako organ oficjalny P. Z. M-mu i nadal będziemy rozbudzać zainteresowania przede wszystkim motocyklizmem. Skromny zakres wiedzy z pozostałych dziedzin będziemy uzupełniali krótkimi streszczeniami z pism samochodowych i omawiających wodny sport motorowy, do których to pism będziemy odsyłać czytelników „Moto" szerzej interesujących się tymi zagadnieniami.*

*Nie zaniedbamy też nadal sprawy wojskowego przysposobienia motorowego oraz udzielimy więcej uwagi motocyklom małolitrażowym oraz sprawie sportu motorowego wśród młodzieży szkolnej.*

*REDAKCJA.*

# Wycieczka samochodowa i autocarowa na Litwę

W porozumieniu z litewskim Automobil Klubem, Polski Touring Klub organizuje 5-cio dniową wycieczkę na Litwę.

Wycieczka odbędzie się w dniach od 15 do 18 lipca b. r.

Punkt zborny wycieczki samochodowej w dniu 14 lipca w Augustowie, przed hotelem Ligi Popierania Turystyki; odjazd autocaru w dniu 14 lipca w godz. popołudniowych z przed siedziby Polskiego Touring Klubu w Warszawie, Kredytowa 5.

Program wycieczki obejmuje:

dnia 15 lipca wyjazd do Kowna przez Mariampol: zwiedzenie Kowna.

dnia 16 i 17 lipca zwiedzenie bliższych i dalszych okolic Kowna i ewentualna wycieczka do Połągi.

dnia 18 lipca powrót do Warszawy przez Olitę i Grodno.

Koszty wycieczki na Litwę, dla uczestników jadących samochodami, wyniosą: dla członków Polskiego Touring Klubu — 50.— złotych od osoby; dla gości — 60.— złotych.

Powyższe koszty obejmują: paszport, wizy i organizację wycieczki.

Poza tym właściciele samochodów opłacają od wozu, specjalnie obniżone dla tej wycieczki opłaty za taksę drogową obowiązującą na Litwie i tryptyk, w kwocie 25.— złotych.

Uczestnicy wycieczki udający się autocarem, opłacają dodatkowo za przejazd z Warszawy na Litwę, wycieczki po Litwie i powrót do Warszawy — po zł. 50.— od osoby.

Koszty utrzymania w czasie trwania wycieczki ponoszą uczestnicy indywidualnie; Polski Touring Klub zapewnia uczestnikom organizację noclegów i wyżywienia.

Koszty utrzymania na Litwie w pierwszorzędnych hotelach i restauracjach wynoszą: pokój z 1-ym łóżkiem od 4 do 8 litów (lit ma około 90 groszy), o dwu łóżkach — od 8 do 12 litów.

Ceny śniadań od 1.20 do 1.50 lit.; obiadów od 1.20 do 2.10 i kolacji od 1.20 do 2-ch litów.

Koszt całodziennego utrzymania na Litwie waha się od 3.60 do 5.60 litów, czyli mniej więcej od 3 do 5 złotych.

Zgłoszenia przyjmowane są do dnia 30 czerwca roku bieżącego.

Przy zgłoszeniu wpłacić należy zaliczkę w wysokości zł. 25, oraz nadesłać następujące dokumenty, potrzebne dla wyrobienia paszportu:

1) Dowód osobisty,

2) Dowód obywatelstwa — w przypadku gdy obywatelstwo nie jest poświadczone w dowodzie osobistym,

3) Zezwolenie władz wojskowych na wyjazd zagranicę. Forma tego zezwolenia jest różna zależnie od rocznika, stopnia w wojsku oraz kategorii. Informacji w tej sprawie udziela właściwe P. K. U.

4) Książeczka wojskowa,

5) Zezwolenie starostwa na wyjazd zagranicę,

6) 2 fotografie, z których jedna poświadczona przez administrację domu.

Każdy z uczestników wycieczki będzie mógł zabrać 180 litów z czego 170 litów w czekach turystycznych i 10 litów w gotówce.

Formalności załatwiają Polski Touring Klub. Pieniądze do wymiany przysłać należy do dnia 10 lipca bieżącego roku.

Bliższych informacji udziela Polski Touring Klub, Kredytowa 5, tel.: 207-04, oraz wszystkie Delegatury P. T. K.

# Wyniki XII. Międzynarodowego Raidu Automobilklubu Polski

W niedzielę wieczorem odbyło się uroczyste rozdanie nagród zwycięzcom XII międzynarodowego raidu A. P. Na uroczystości obecni byli uczestnicy raidu oraz władze Automobilklubu Polski z wiceministrem Piaseckim na czele. Nagrody zwycięzcom wręczał wiceminister Piasecki, wygłaszając przy tym dłuższe przemówienie. Zwycięstwo i nagrody w poszczególnych klasach uzyskali następujący zawodnicy:

Klasa 1: 1) Ghisalba (Włochy) Wielka Nagroda Polski i złoty puchar A. P., 2) Formanek (Czechy) srebrny puchar A. P., 3) Szypuła (Polska) brązowy puchar A. P.

Klasa 2: 1) Grosman — Wielka Nagroda Poski i złoty puchar A. P., 2) Borowik — srebrny puchar A. P., 3) Potocki — brązowy puchar A. P.

Klasa 3: 1) Pronaszko — Wielka Nagroda Polski i złoty puchar A. P., 2) Dzierliński — srebrny puchar A. P.

Klasa 4: 1) Marek — Wielka Nagroda Polski i złoty puchar A. P., 2) Mazurek — srebrny puchar A. P., 3) Rychter — brązowy puchar A. P.

Pierwszą nagrodę drużynową i puchar Marszałka Śmigłego Rydza zdobył zespół Chevroleta w składzie: Kamiński, Pajewski, Zagórna.

Drugą nagrodę otrzymał zespół Chevroleta w składzie: Marek Mazurek, Rychter.

Trzecią nagrodę uzyskał zespół Fiata: Ghisalba, Szypuła, Rahnenfeld.

W zespołach klubowych Automobilklubu Polski pierwsze miejsce zajął zespół w składzie Ghisalba, Mazurek, Pronaszko, a drugie drużyna w składzie — Prądzyński, Kamiński Grosman.

Nagroda MSZagr. przypadła Włochowi Ghisalba, nagroda MSWojsk. dla wojskowego w służbie czynnej lub rezerwie — Rychterowi, nagroda Min. Komunikacji i Robót Publiczn. — Mazurkowi, nagroda m. st. Warszawy dla warszawiaka na samochodzie polskiej produkcji lub montażu — inż. Markowi, nagroda dyr. Regulskiego dla najszybszego zawodnika — Tarnawie, nagroda Komisji Sportowej A. P. — Zagórnej, nagroda „Polskiego Fiata" dla teamu samochodów montowanych w kraju — ,Chevroletowi" B.

Nagrodę pocieszenia dla najbardziej pechowego zawodnika „Puchar Goryczy" otrzyma Jan Ripper.

Klasyfikacja teamów fabrycznych: 1) „Chevrolet" zespół B (Zagórna, Kamieński, Pajewski) 1149,1 pkt. 2) „Chevrolet" zespół A. (Marek, Mazurek, Rychter) 1190 pkt. 3) „Fiat 1100" (Ghisalba, Rahnenfeld, Szypuła) 1189,35 pkt. 4) „Renault" (Pronaszko, Dzierliński, Quatresous) 1175, 75 pkt. 5) „Citroen" (Grosman, Strenger, Rogoziński) 1066,45 pkt. Teamy „Skody" i „Lanci" zostały zdekompletowane.

Klasyfikacja zespołów klubowych: 1) AP. (Ghisalba, Mazurek, Pronaszko) 1618,087 pkt. 2) AP. (Grosman, Prądzyński, Kamieński) 1572,191 pkt. 3) Touring Klub (Marek, Borowik, Grętkiewicz) 1567, 832 pkt.

Szczegółowa klasyfikacja kierowców:

Kategoria wozów małych (do 1200 ccm.): 1) Ghisalba (Włochy) na „Fiat 1100 — 906,101 pkt. 2) Formanek (Czechy) na „Aero 30" — 896,937 pkt. 3) Szypuła (Polska) na „Fiat 1100" — 888,254 pkt. 4) Rahnenfeld (P) na „Lancia - Aprilia" — 903,318 pkt. 3) Potocki (P) na „Skoda" — 835,222 pkt. 6) Prądzyński (P) na „Skoda" — 809,271 pkt. 7) Vestidello (Włochy) na „Fiat 1100" — 758,716 pkt.

Kategoria wozów średnich: (1200 — 2000 ccm.): 1) Grosman (P) na „Citroen" 923,773 pkt. 2) Borowik (P) na „Lancia - Aprilla" — 903,318 pkt. 3) Potocki (P) na „BMW" — 901,834 pkt. 4) Penczyna (P) na „Steyer" — 886,043 pkt. 5) Tarnawa (P) na „Aero 50" — 884,333 pkt. 6) Kossowski (P) na „Fiat 1500" — 871,132 pkt. 7) Polański (P) na „Hansa" — 856,592 pkt. 8) Grętkiewicz (P) na „Fiat 1500" — 847,849 pkt. 9) Rogoziński (P) na „Citroen" — 825,822 pkt. 10) Strenger (P) na „Citroen" — 728,397 pkt. 11) Połturak (P) na „Lancia - Aprilia" — 666,884 pkt. 12) Katelbach (P) na „BMW" — 624,271 pkt.

Kategoria wozów dużych (2000 — 3000 ccm): 1) Pronaszko (P) 923,058 pkt. 2) Dzierliński (P) 913,594 pkt. 3) Quatresous (Francja) 894,967 pkt. 4) Krzeczkowski (P) 734,784 pkt. Wszyscy na wozach „Renault — Primaquatre Sport".

Kategoria wozów największych (ponad 3000 ccm): 1) inż. Marek (P) 964,220 pkt. 2) Mazurek (P) 960,996 pkt. 3) Rychter (P) 940,143 pkt. 4) Kamieński (P) 923,266 pkt. 5) Karczewski (P) 929, 830 pkt. 6) Zagórna (P) 925,848 pkt. 7) Pejewski (P) 916,600 pkt. 8) Kamiński (P) 867,147 pkt. Wszycy na montowanych w kraju wozach „Chevrolet".

# Wiceminister Piasecki o XII międzynarodowym raidzie A. P.

Na uroczystości rozdania nagród uczestnikom międzynarodowego raidu Automobilklubu Polski, p. wiceminister Piasecki wygłosił dłuższe przemówienie, z którego podajemy niżej wyjątki:

„Zakończony wczoraj „XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski" o „Wielką nagrodę Polski", nad którym zechcieli objąć protektorat P. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i P. Marszałek Palski, był imprezą szczególnie trudną i cieżką. W ciągu siedmiu długich dni i nocy, na olbrzymicj przestrzeni, bo blisko 4.500 km liczącej, w ciężkim trudzie i znoju walczyły liczne zastępy zawodników o palmę pierwszeństwa.

Ta różnorodność warunków drogowych została wprowadzona przez kierownictwo raidu świadomie i celowo, jednym bowiem z głównych celów raidów jest wszechstronne i objektywne sprawdzenie wartości samochodów, dostępnych na naszym rynku i ich przydatności do użytkowania w warunkach właściwych dla naszego kraju.

Próba ta wypadła na ogół bardzo pomyślnie, większość bowiem maszyn przeszła przez nią z wynikiem znakomitym, stwierdzając raz jeszcze w sposób niewątpliwy, że dla samochodu nie istnieją w rzeczywistości złe drogi i że w każdych niemal warunkach jest on wygodnym, szybkim i niezawodnym środkiem komunikacyjnym.

XII międzynarodowy raid Automobilklubu Polski był jednakże nie tylko próbą wozów, lecz w równym stopniu, także próbą kierowców — czynnika w raidzie jednego z najważniejszych. Mówiąc więc o znaczeniu i wynikach raidu, muszę podkreślić zasługi zawodników, którzy przez swój liczny udział przyczynili się walnie do jego powodzenia.

Przy tej sposobności składam specjalne podziękowanie, tym razem nie licznym, kierowcom zagranicznym, którzy przybyli z daleka, aby wziąć udział w naszym raidzie, i mam nadzieję, że i w przyszłości spotykać się będziemy niejednokrotnie na zawodach Automobilklubu Polski.

Następnie wiceminister Piasecki podziękował za sprawną organizację komandorowi raidu prez. J. Regulskiemu, wicekomandorom i wszystkim organizatorom.

„W pracy tej Automobilklubowi Polski — mówi dalej wiceminister — pomagały również niestrudzenie kluby terytorialne, wojskowość, organizacje społeczne, policja i służba drogowa, przyczyniając się znakomicie do sprawność i powodzenia raidu, to też wyrazy głębokiego uznania i wdzięczności za ich szczerą współpracę są miłym moim obowiązkiem.

Nie mniej wielką rolę w powodzeniu i popularyzacji raidu odegrały prasa i radio, przyczyniając się w dużym stopniu do zainteresowania samochodem najszerszych warstw społeczeństwa a tym samym do propagandy motoryzacji.

Kończąc swoje przemówienie uważam się za uprawnionego do stwierdzenia, że wszyscy, którzy przyczynili się do powodzenia XII Międzynarodowego Raidu A. P., dobrze zasłużyli się sprawie motoryzacji.

*RYSZARD WALIGÓRA*

# W. Panowie motocykliści!

Motto:
**Wykazać wyższość kultury drogowej.**

Kronika prasy codziennej notowała w ostatnim czasie zastraszająco wielką ilość wypadków w naszym ruchu drogowym. Przyczyny tych wypadków należy szukać niemal wyłącznie u użytkowników dróg a do tych zaliczamy i kierowców pojazdów mechanicznych. Wystarczy tylko prowizorycznie zrobić przegląd, żeby przekonać się o nienotowanej ilości wypadków a nawet katastrof motocyklowych co zmusza nas do zajęcia, jako klubu motocyklowego, właściwego stanowiska.

Wzywamy więc naszych Członków o zwrócenie baczniejszej uwagi na:

a) ścisłe przestrzeganie przepisów o ruchu na drogach publicznych,
b) wyposażenie motocykli ściśle według przepisów policyjnych,
c) wyróżnienie się od motocyklistów niezrzeszonych przez widoczne noszenie odznaki klubowej,
d) wykazanie wyższej kultury drogowej jako motocykliści zorganizowani.

Jednocześnie przypominamy, że wobec członków nie przestrzegających obowiązujących przepisów oraz nie dbających o wykazanie wyższej kultury drogowej wyciągniemy przewidziane statutem sankcje, nie wyłączając wykluczenia z Klubu.

Z komunikatu Motoklubu „Unia".

W motocykliźmie jak i w lotnictwie przechodzą złe passy, coś jakby złe dni, które mocno przerzedzają szeregi jednych i drugich. Tak to prawda, ale ostatnio wypadki motocyklowe mnożą się zastraszająco i trudno jest przypuścić, że ciągle trwa niepomyślna passa; należy szukać innej tego przyczyny.

Pewnie, że anarchia drogowa panoszy się niepowstrzymanie, ale ściślejsza obserwacja zmusza do wyprowadzenia wniosków, że nie są tu nasi Panowie Motocykliści bez grzechu, szczególniej ci, którzy stawiają pierwsze kroki. Tym można jeszcze darować, ale tym, którzy wielkie o sobie mają mniemanie, dla tych nie może być ani wybaczenia ani nawet wytłumaczenia.

Ciągle słyszy się narzekanie na ową anarchię drogową, na harce cyklistów, na „widma" furmanki itp. niespodzianki na drodze. Zgoda, tak jest faktycznie ale czy to jest obecnie naprawdę dla kogokolwiek niespodzianką? Stanowczo nie, tak jak nie można uważać za niespodziankę zachorowanie na grypę, gdy szaleje epidemja.

A więc z tego prosty wniosek: skoro możemy oczekiwać na swej drodze nieprzewidzianych przeszkód to musimy jechać ostrożnie i uważnie. Mówi się trudno, choć „ponosi" nas aby dać gazu musimy przykręcić rączkę czy też manetkę naszego zapału, musimy poskromić nasze zapędy jeździeckie tam, gdzie okoliczności tego wymagają.

W warunkach naszego, jeszcze niezbyt uporządkowanego ruchu miejskiego i na szosach, a szczególnie tam, gdzie szosa przecina osiedla — wsie i małe miasteczka łatwo narazić się na poważniejszy wypadek, który się może skończyć śmiercią. Dobrze jeżeli motocyklisty — kierowcy; za swoją nieuwagę zda raport św. Piotrowi, który znajdzie tam dla niego odpowiednie miejsce w niebiosach jeżeli był to motocyklista świętobliwy. (Też przypuszczenie — motocyklista i świętobliwy) — gorzej jednak jeżeli ofiarą niepohamowanej brawury pana na motorze stanie się przebiegające dziecko, niezaradna staruszka lub wreszcie towarzyszka z wycieczki, której lot z tylnego siodła w nieznane jest niezaprzeczalnym prawem fizyki i mechaniki.

Czy, pytam się Was Panowie Motocykliści, znajdziecie w zakamarkach swej duszy wytłumaczenie swego postępku? Czy nie jest to podobne do nieostrożnego obchodzenia się z bronią?

Czy nie będziemy się uważali za nieumyślnych, a nawet może i umyślnych sprawców nieszczęścia? Nazywam to nieszczęściem nie chce nazwać głośno zbrodnią. Ale czy nie jest tak w rzeczywistości? Czy motocykl w ręku szaleńca, pardon brawurowego jeźdźca na ulicy, nie jest tym samym, co pistolet czy inny rodzaj broni palnej? Tylko, że Pana z takimi instrumentami w ręku poproszą na strzelnicę, albo wogóle mu takie cacko zabiorą, a motocyklista może bezkarnie szaleć po ulicach w imię propagandy motoryzacji, dopóki nie nastąpi nieprzyjemne widowisko uliczne — kraksa, dopóki nie trzeba będzie zmywać czerwonych plam krwi z pokrytego lepkim błotem bruku.

Ale dość tych makabrycznych rozważań, przejdźmy do sedna sprawy! Motocyklistów musimy dzielić na dojrzałych i niedojrzałych. Nie chcę przypuszczać, że ci dojrzali pozwolą sobie na jazdę w stanie nietrzeźwym, że będą grzać z „ciastkiem" po ulicy, aby zaimponować owemu „ciastku" i za ten sposób zdobyć przychylność, że nie będą się liczyć ze stanem nawierzchni i z ruchem ulicznym — nie, nie chcę tak przypuszczać ale uważam, iż możemy od nich wymagać aby wpływali swym przykładem, łagodnym słowem no i wreszcie ostrą interwencją na tych wszystkich „niedojrzałych", którzy nie zaznali rozkoszy „Urazówki" — lub gorzkich wyrzutów sumienia.

*KULTURĘ DROGOWĄ JEŹDŹCA POZNAJEMY PO JEGO SPOSOBIE JAZDY TURYSTYCZNEJ!!!*

# Pani i motor

W jednym z poprzednich numerów obiecaliśmy dać odpowiedź Pani, ukrywającej się pod pseudonimem „Pi-Wi", co robić z takimi mężami, którzy poza motocyklem nie widzą świata Bożego.

Zaiste zadanie trudne, bowiem daleko przekracza granice techniki, sportu i turystyki motocyklowej i odpowiedź można znaleźć gdzieś pomiędzy potrzebą motoryzacji, a rozważaniami i psychologicznymi na temat wartości ogniska domowego i obrony jego całości i nienaruszalności.

Nasza skromna rada to raczej należy się cieszyć, że mąż zajął się motorem, że nie czym innym, natomiast należy pilnować, aby przy późnych wyjazdach „na próbę" po ukończeniu montażu motocykla nie zabierał ze sobą tylnego siodełka, które ma tę przedziwną właściwość, że albo przyczynia się do powstania ogniska domowego albo też naodwrót gasi je bezpowrotnie. Pozatym, jeżeli mąż Pani „grzebie" się przy motorze to większy z tego pożytek niżby całe noce spędzał na bridżu lub na „pilnych posiedzeniach względnie konferencjach służbowych, czy też klubowych".



*Nowoczesna niewiasta nie gardzi motocyklem, który pozwala jej uprawiać turystykę motocyklową i poznawać piękno natury w całej pełni.*

# Pierwsze zawody „piłki motocyklowej" w Polsce

Zarząd P. Z. M. niejednokrotnie zwracał się do klubów motocyklowych z apelem aby zorganizowały zawody „piłki motocyklowej". Brak maszyn małolitrażowych początkowo utrudniał poczynania w tej dziedzinie lecz i następnie, gdy zaroiło się od „setek" i motocykli małolitrażowych apel P. Z. M. nadal pozostawał bez echa.

Dopiero szeroka inicjatywa, zawsze odważnego i przedsiębiorczego Prezesa Klubu Motocyklowego Z. S. Gdynia Pana Dąbrowskiego (seniora) pozwoliła licznym widzom ocenić walory tego interesującego sportu. Należy żywić nadzieję, że i inne kluby za przykładem klubu gdyńskiego zainteresują się tą „nowością" na naszym terenie.

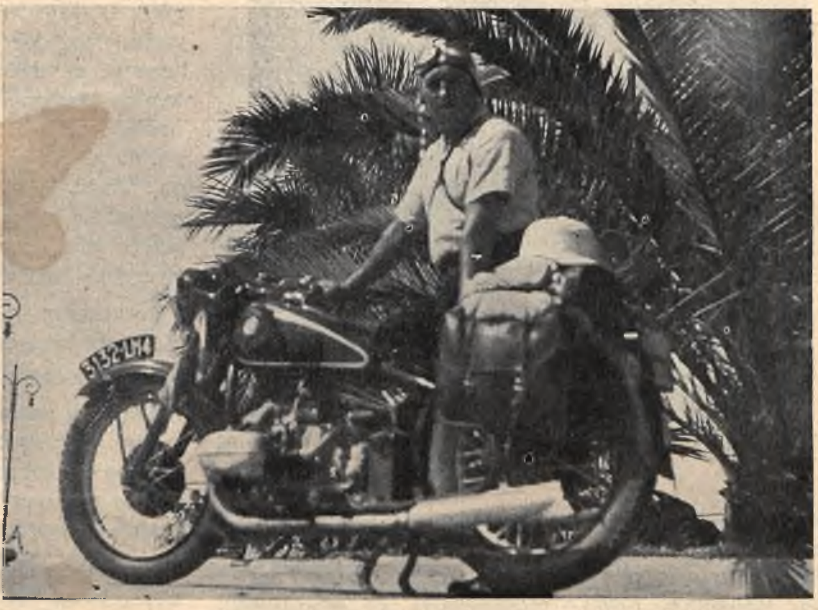


*Drużyny Klubu Motocyklowego Z. S. w Gdyni przed rozpoczęciem zawodów.*

WŁADYSŁAW STRĘK.
Nilvange (Francja).

# 7.000 kilometrów po Afryce i Europie na motocyklu . . .

**(Wspomnienia z wycieczki odbytej w 1938 roku).**



*Lądowanie na ziemi afrykańskiej — sierpień 1938 —*

Każdy sportowiec mający swoją własną maszynę oczekuje z niecierpliwością wakacji, aby na niej ruszyć w świat. Jest to obecnie najtańszy środek komunikacyjny i niezależny od żadnych rozkładów jazdy.

Mając również motorek „B. M. W." - R.5—postanowiłem zrealizować myśl, która prześladowała mię od lat dziecięcych. I tak się stało, że w piękny wieczór, siedząc zmęczony po pracy społecznej na emigracji i kończąc obóz, postanowiłem na drugi dzień ruszyć, że tak powiem w świat. Przedtem chcę jednak podzielić się ze wszystkiem, co dotyczy wyjazdu za granicę. Mieszkając we Francji i mając paszport wydany przez konsulat Rz. P. starałem się o kilka wiz (niewiele tylko pięć), — gdy je otrzymałem a bardzo szybko, uzupełniłem papiery do maszyny. „Carnet passage" ważny na rok otrzymałem w departamentalnym Klubie Automobilowym (Metz). Mając te wszystkie rzeczy gotowe, motor w porządku, — przeglądnąłem po raz ostatni całą trasę. Trasa prowadziła przez Francję, Algier, Tunis, Sycylję, Italię, Jugosławię, Węgry, b. Austrię, Czechosłowację, Polskę, Czechosłowację (Sudety), Niemcy-południ. do Francji (Wschodnia - Lotaryngia).

Gdy już miałem wszystko gotowe, wyruszyłem z Metz 1. sierpnia 1938 r. przez Nancy — Dijon — Le Creusot — Maçon do Lyonu. Z Lyonu przez St. Etienne — Valence — Montelimar — Avignon — Arles do Marsylii. Cała trasa przebyta w ciągu 5-ciu dni jest godna oglądnięcia.

Marsylia, miasto, które każdy zna, czy to z książek, czy z opowiadań. W dzień jest inne życie a w nocy jakby drugie, inny świat. Warto te rzeczy zobaczyć, ale nigdy samemu i zawsze z kimś, co dobrze Marsylię zna.

Po załatwieniu wszystkich formalności, przybyłem następnego dnia do portu razem z motorem i po opłaceniu bagażu, załadowałem się na okręt „Ville d'Oran" nowoczesny statek, bardzo czysty.

Podróż statkiem z Marsylii do Algieru trwała 23 godziny. Piękny zachód słońca oraz wschód jego, po stronie Afryki sprawia na człowieku tyle pięknych wrażeń, że niepodobna wprost ich opisać.

Cudny poranek i zaglądające w luki słońce zbudziło mnie wcześnie, po szybkim umyciu się, może nawet szybszym, aniżeli w wojsku, podczas pobudki, wybiegłem na pokład statku, aby podziwiać wschód słońca na pełnym morzu, oraz wyglądać skrawka ziemi afryakńskiej. I nie długo na to czekałem. Ukazała się ziemia — Afryka.

Miasto Algier. Przybliżamy się z każdą minutą i panorama w kształcie pół Colosseum — powiększa się coraz więcej. Przepiękna to rzecz. Nie można dalej zachwycać się tym widokiem, gdyż trzeba wysiadać i załatwić sprawy związane z pobytem na ziemi afrykańskiej, w Algierze.

Wszystkie zachwyty odłożyłem na bok, a teraz zabrałem się do ulokowania siebie i swej zacnej towarzyszki... (Aha, każdy myśli, że to musi być jakaś przedstawicielka płci tzw. pięknej — niestety) — zwykły — najzwyklejszy mój „B. M. W." Przy tej sposobności pole-



*Meczet arabów w Algierze, stąd zaczyna się dzielnica arabska.*

cem Hotel de France — Tani, czysty i patroni bardzo sympatyczni.

Jestem u celu pierwszego etapu swej podróży — to jest, stąpam po ziemi afrykańskiej. Po zasięgnięciu dobrego języka czy to u patronów, czy też u różnych przygodnych znajomości, puściłem się podbić Algier. Czy mi się to uda, nie mogę tego sam osądzić, pozostawiam to komu innemu. Zwiedzenie Algieru pochłonęło mi trzy dni. Kilka razy dziennie, człek się musiał myć, gdyż pocenie było jakby na zamówienie. Zwiedzić europejską dzielnice, to luksus jakich mało. Wille to cuda architektoniczne, których właściciele bardzo bogaci ludzie, Algieru, budują wille pałace, z wszystkimi najnowszymi zdobyczami kultury, jako letniska, do których przybywają w okresie zimy.

Druga część to o wiele mniejsza i obecnie znajdująca się jakby w otoczeniu kultury europejskiej, jest bardzo ciekawa, jak również niebezpieczna dla Europejczyka. Zobaczyć żywych Arabów, bardzo ciekawe. Malowniczo wyglądają poobwijani w swe białe burnusy i w turbanach na głowie. Kobiety mają zasłoniętą twarz, tyle, że oczy im widać. Każdemu zdaje się, że Arabka jest młoda i piękna... ale ktoby tak myślał patrząc na nie, mógłby się „grubo" omylić. Nikt nie może zaprzeczyć, że Arabki są bardzo piękne (oczywiście kiedy są młode — 14 — 18 lat), ale rozkwit ich piękności jak szybko przychodzi, tak też dość szybko znika.

Kasbath — dzielnica arabska, ma tak małe uliczki, że z okien do okien można sobie podawać co się żywnie chce. Brak kanalizacji (choć ta się stopniowo




*Odpoczynek po połknięciu dwóch solidnych melonów. Tyle się już km przejechało.*

robi) i brak przewiewu, robi to, że Europejczyk może przy dobrym zdrowiu i małej wrażliwości wytrzymać ze dwie godziny. Naogół naród arabski jest bardzo biedny. Plagą dla turystów jest nachodzenie Arabów starszych z różnymi kartkami, branzoletkami, i t. d., a chłopców z czyszczeniem butów. To jedna plaga. Druga to te kochane „muchy", od tego także nie można się odegnać. Tłumaczyłem sobie tem, że „owe" muchy nie przyjęły cywilizacji europejskiej i nie są uprzejme jak w Europie.

Po zwiedzeniu Algieru postanowiłem ruszyć na południe. Była to podróż dość ryzykowna, gdyż w tym okresie gorąca dochodzą ponad 65 stopni Celsiusza.

Lecz co postanowione, musi być spełnione. Już się trochę przyzwyczaiłem do potraw (a to b. ważna rzecz), i sposobu wykorzystania każdej minuty, przeglądałem dobrze maszynę, zmieniłem oliwę, bańkę zapasową, zabrałem i o świcie dalej w drogę.

Opuściłem piękny Algier przed czwartą rano, tak, że gdy miałem kilkadziesiąt kilometrów na liczniku, było właśnie rano. Dodać tu trzeba, że wschód słońca jest zupełnie inny, aniżeli w Europie. Krótka zorza i zaraz wschód słońca, trwa to niespełna z jakie pół godziny. Jadę i mam na ramieniu duszę, jednakże żart żartem, ale w taką gorączkę „smarować' 'sam na maszynie w nieznany kraj i „trochę niebezpieczny", — to też pewne ryzyko..... Opytawszy się o drogach, postanowiłem zobaczyć następujące miejscowości w Algierze: Tizi - Ouzou, Aumale, Sétiw, Bou - Saada, Barika, El Kantara, Biskra, Banta (Timgad ruiny), Constantine, Guelma, Sonk - Ahras. Przez całą tę trasę podróżowałem tylko rano od godz. 4 — 5-ej do 8-mej i wieczorem między 17 — 19-tą. Drogi na ogół pierwszorzędne, oczywiście główne trakty, choć były takie, że pożal się Boże, o czem trochę później. Na trasie między Algierem a Sétif przez Aumale przedzierałem się przez niski Atlas (przełęcz Tirourda 1769 m) gdzie po przebyciu ich szczęśliwie zjeżdżałem stale w dół, aby pomału zbliżać się do początków wielkiej pustyni Sahary. Po drodze poznałem szczep pasterski Kabylów; ludzie bardzo biedni, lecz dla mnie byli bardzo uprzejmi. Nie wiem czemu to przypisać, ale może to tak po przygodzie, którą przeżyłem biorąc benzynę na targu w wiosce arabskiej. Tłum przygodnych gapiów usiłował gwałtem dowiedzieć się — kto, skąd, jak i t. d. W rozmowie dowiedziałem się, że jeden z obecnych ma brata w we Wschodniej Francji. Przez to nawiązała się serdeczna rozmowa, tak że ten zaprosił mnie do siebie. Przyjąłem zaproszenie i nie żałowałem. Piłem ich kawę, mocna była i co ciekawsze spałem po niej pierwszorzędnie. Później ich potrawa „Kus-Kus", przyrządzona jakby z drobnego ryżu, czy też prosa. Smaków w tym „Kus-Kus można się było doszukać ile i jakie kto chciał. Jednak to nie jest dobre... Ale „clou" gościnności, było upieczenie małego barana na wolnym ogniu (węgiel drzewny). O samej że tak powiem „uczcie" spożywania go nie będę pisał, bo na samą myśl o tym, ślinkę połykam. Otrzymałem także i list do owego brata, który po powrocie doręczyłem, ku wielkiej tegoż radości.

W Milliotte wieczór przy pięknym księżycu. Wśród winogron spożywałem kolację. Na deser patron prosił abym zerwał sobie winogron ile chcę. Dokonując tej smacznej ceremonii zauważyłem przez pręty winnicy kilkadziesiąt białych postaci, które klęcząc zanosiły mod-

ły do „Ałłacha". Nie rozumiałem nic co szwargocą, ale była to modlitwa. Dziwny jest sposób modlenia się Arabów, a odpowiadanie przy śpiewaniu Koranu w swej szczerości i prostocie jest zachwycające. Długi czas tkwiła mi w pamięci jednostajna nuta ich melodii. Po spotkaniu kilkunastu karawan idących na południe czy też wędrujących na północ, dotarłem do Bou-Saada. Jest to raczej nie wioska, ale oaza, w której można znaleźć nawet dobry hotel, czysty i niedrogi. Z karawanami niebardzo jest przyjemnie się spotykać, gdyż zdarzają się wypadki zniknięcia turysty. Jadąc musiałem bardzo uważać, nigdy maszyny nie gasić, stale być bardzo ostrożny. Co ciekawe, że człowiekowi w takich wypadkach tak się wyostrzył słuch, wzrok, i przebiegłość, że sam się zdumiałem w kilka dni później. Dwa razy owe karawany zastawiły mi drogę, i chcąc nie chcąc musiałem zwolnić biegu, a widząc, że robią to celowo stanąć i być przygotowany na wszystko. Korzystając raz z bardzo wielkiej uprzejmości zrobiłem kilka zdjęć, co też musiałem okupić kilkoma frankami, tłumacząc przy tem, że resztę mam w czekach i w bankach. Ostrożność nigdy nie zawadzi, a na dodatek „udawałem", że nie pierwszy raz tu jestem i znam się na ich manierach. Po tej przeprawie dojechałem do Bou - Saada'y. Tam, wypocząwszy trochę, postanowiłem zaatakować bodaj najgorszy odcinek, tak sobie go wyobrażałem, machnąć 217 km do Biskry. Po wypraniu koszuli, szortów i skarpetek, które bardzo szybko wyschły i po kąpieli zabrałem się do zebrania jak najlepszych informacji. Dowiedziałem się, że droga dobra, ale miejscami jest zła. Byłem przygotowany na wszystko.

Jadę — godzina 4-ta, wszystko w porządku, śniadanie się połknęło jak najprędzej resztę kończyło się w drodze, i obliczam, że przecież te 217 km, machnę do jakieś godziny 8-mej. Wszystko za tem było że i tak będzie. Benzynę miałem zapasową (5 litrów) w zbiorniku pełno, więc w porządku. Do picia także nie brałem nic, tymbardziej, że już się przyzwyczaiłem do klimatu i doszedłem do przekonania, że im mniej się pije, tym mniejsze jest pragnienie. Droga była naprawdę dobra, były odcinki, gdzie osiągałem tak dla spaceru 80 — 95 klm/godz. Po przebyciu około 130 klm, droga zaczęła się psuć i musiałem zmniejszyć szybkość do 40 klm. To mię zaniepokoiło, tymbardziej, że droga zaczęła się wić między dosyć wysokiemi górkami o bardzo ostrych zakrętach, przez co nie miałem żadnego pola widzenia... Wreszcie i ta droga się trochę polepsza i przychodzę znowu na swoją szybkość, lecz nie długo



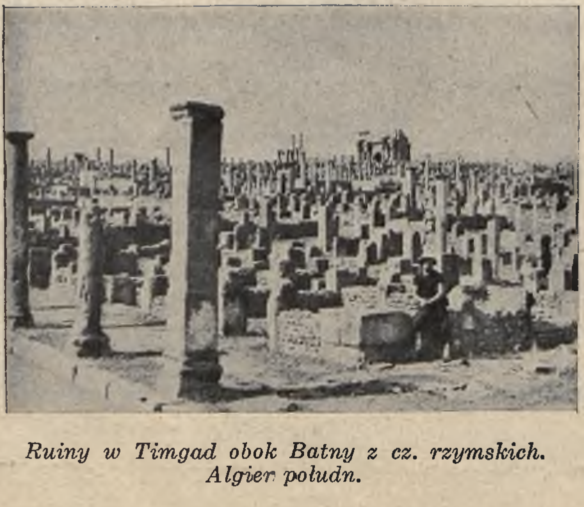
*Pociechy Arabów w Biskrze.*



*Wioska Barika po przejściu „siroca" — popołudniu.*

się tym cieszyłem. W pewnym miejscu zaczyna się tak zła droga, że nie tylko zmniejszyłem szybkość, ale musiałem dać trzeci bieg. Zawsze będąc w nadziei (powiadają ,że to matka głupich...) że jednak się droga poprawi, przerobiłem dobre ćwiczenie do jazdy w terenie. Aż tu patrzę stoi tablica na której jest napisane: Attention 48 klm. — Grande piste..... (Uwaga 48 klm wielkie piaski i t. d.....), cóż robić, wracać nic nie pomoże, bo po przebytej drodze spotkałem malutką karawanę, podążającą na północ, pozatem żadnej żywej duszy. Co tu robić?... Godziny uciekają, gorączka się wzmaga, zdenerwowanie się też gdzieś znalazło. Powiedziałem sobie: raz kozie śmierć i wio... Na drugim kilometrze za tablicą droga się zupełnie skończyła i trzeba było rad nierad jechać przez pustynię, tu żaden rozsądek ani rozum nie miał nic do filozofowania, instynkt objął zupełną władzę. Po kilkunastu kilometrach i z tym stanem drogi się pogodziłem, ale wkrótce było gorzej. Wielką szybkością nie mogłem nadrobić, zrozumiałem więc, że przyjechać muszę o wiele później, aniżeli to sobie projektowałem.

W kilkanaście minut później zauważyłem, że niebo od wschodu staje się coraz to więcej złotawe, a „słoneczko" pomału zaczyna przypiekać, robi się duszno i strasznie parno. Już wiedziałem czym to wszystko pachnie. Nadchodzi to straszne „siroco" (fachowa nazwa polska „serit") i zaczyna swe panowanie. Staję maszyną, czem prędzej wyciągam ręczniki z torb i obróciwszy maszynę przodem do prądu, zakryłem gaźniki, przed piaskiem. Sam naciskam mocniej „kask tropikalny" i obróciwszy się niestety „tyłem" do wiatru, czekam niepewnej chwili. A siroco dopiero zaczęło „dmuchać" sobie i nasypało mi „wszędzie" tyle piasku, że miałem jakieś specjalne kąpiele piaskowe, — może to dobre na reumatyzm???... Nóż myśliwski pod rękę i nastawiam ucha na wszelkie podejrzane szmery. Oczy też nie spały, tylko ile mogły to obserwowały okolicę. Siedzę i zaczyna mię to złościć... O, tam można się bardzo nawet złościć.... Po dobrej godzinie widzę przed sobą już dość pokaźną zasypkę — niestety z piasku. I wtedy po raz pierwszy chyba w życiu zwątpiłem w swoje siły (92 kg żywej wagi), i byłem mocno zły, że nie jestem teraz na Côte d'Azur, w Nicei, czy innej plaży wypoczywając.



*Ruiny w Timgad obok Batny z cz. rzymskich. Algier połudn.*

Czuję, że siroco zaczyna przybierać na swej sile i coraz mocniej zaczyna „suć" (po śląsku) piaskiem. Tak przesiedziałem dwie i pół godziny mając duszę na ramieniu. Kiedy zauważyłem, że fala zaczyna tracić na swej sile, domyśliłem się, że to było tylko — na szczęście — skrzydło i to słabe siroc'a, wstąpiła we mnie otucha, zorientowawszy się że tu gdzieś w pobliżu musi być jakaś wioska arabska, zabrałem się do przejrzenia czy można będzie ruszyć. Stwierdziłem, że ani koła ani kable nie popękały, a po zdjęciu ręczników z gaźnika ,kiedy położyłem nogę na kickstarterze, myślałem: zapali czy też nie. Zapalił. Zgasiłem motor, pewny będąc, że i następnym razem także zapali na zawołanie. Zabrałem się do usuwania wszelkich „naleciałości" ze swej garderoby. Po wytrzepaniu piasku z koszuli i szortów wołając przytym od czasu do czasu: Ałłachu, Ałłachu... wybaw mię... Ałłach... Ałłach... ruszyłem czemprędzej aby przed nadejściem drugiej fali, która z pewnością będzie trwała o wiele dłużej, dobić już z piaskiem we wszelkich „zagłębieniach" do wioski arabskiej Barika. Tu ledwie wstawiłem maszynę do Café — rodzaj małej restauracji, mogłem podziwiać co to znaczy „kochane" siroco. I wiało sobie tak tylko do czwartej po południu, — ładnie bym tam wyglądał.

Zabrałem się zaraz do czyszczenia gaźników, aby je mieć gotowe do dalszej podróży. Podczas tego przymusowego „lądowania" na piaskach Sahary, zaznajomiłem się z kilkoma Francuzami, od których dowiedziałem się bardzo wiele ciekawych rzeczy o tamtejszych tubylcach. Mocno kiwali nade mną głowami, gdy im opowiedziałem moją podróż.

Wieczorem ruszyłem dalej, mając po za sobą bardzo ciekawy dzień w swej podróży po ziemi afrykańskiej. Przeszedłem „chrzest" Afryki, a przez to stałem się jakoby mieszkańcem Afryki. Być w Afryce i niepoznać na swojej skórze właściwości tego lądu — to znaczy, jakby tam nie być.

Biskra. Najdalej wysunięty na południe mój punkt wycieczki po Afryce, jest już w moim posiadaniu. Tu odpocząwszy kilka dni, korzystając z jazdy na wyścigowcach Afryki — wielbłądach, zwiedziłem kilka okolicznych oaz (tylko na wielbłądach — motorem niemożliwe). Wracam przez El Kantarę do Batny, gdzie po zainstalowaniu się zjeżdżam trochę w bok — do Timgad, ruiny z czasów rzymskich bardzo pięknie zachowanej. Do Constantine już droga była bardzo dobra, tak że pociągnąłem sobie solidnie. Miasto Constantine jest już jakby zeuropeizowane. Więcej się widzi, ubiorów jakie noszą ludzie w Europie, mniej już szmat i turbanów. Również i tu są dzielnice: europejska i arabska. Życie takie samo jak w Algierze. Po drodze

jadąc z Biskry przez Constantine do granicy Tunisu, spotyka się tak mało wsi, że czasem się jedzie dobrą godzinę nim się jaką wioskę spotka. Wioska — żeby to choć wyglądało na wioskę. Przyjeżdżam, patrzę, jest napisana ta sama nazwa co na mapie... Nie wierzę, patrzę lepiej „jeden" dom powtarzam dosłownie „j e d e n" dom. Tak jest np. Ain-Mazuella, Ain-Yagout i t .d. Po przybyciu do Souk-Ahraas i po załatwieniu formalności paszportowo - motocyklowych, ruszam do drugiego kraju w Afryce — do Tunisu.

Tunis. Kraj wygląda tak samo jak Algier, lecz już daje się zauważyć pewną zmianę, gdyż Tunis jest więcej cywilizowany, aniżeli Algier, mimo że zachował swoją odrębną kulturę, kulturę wschodu. Przybywszy nad granicę Tunisu do Sakiet - Sidi - Youssef i po szczegółowym opowiedzeniu po co jadę do Tunisu, i opłaceniu opłat celnych (Frs. 9.50) ruszyłem dalej. Urzędnika celnego musiałem szukać na targu arabskim; targ ten jak każdy inny w Afryce inaczej wygląda aniżeli np. u nas w Polsce. W Polsce na targu widać niezliczone ilości różnych kolorów, tak miłe dla nas każdego, tu wszystko białe. Kobietę tu zobaczyć bardzo trudno. Ma się wrażenie, że kobiet tutaj niema. O, są — ale muszą robić w domu dla swego „Pana", którym jest jej własny mąż. Dobrze ci Arabowie mają... Może nie, — osądźcie same kochane czytelniczki.

Wieczorem udałem się dalej aby o zmroku zawitać do Tunisu. Tunis — miasto stołeczne kraju Tunis, ma te same piękne rzeczy co Algier, tylko już więcej zmodernizowane, ze względu na bliskość Sycylii. Z Tunisu wyruszyłem po dobrym odpoczynku do portu Bizerte a następnie z powrotem przez Tunis do Kairouar, Sousse, Monastir i znowu do Tunisu. Tu musiałem czekać 7 dni na odejście okrętu, i korzystając z czasu zwiedzałem co się da i gdzie tylko można było wsadzić swoje trzy grosze. Dwadzieścia dwa kilometry od Tunisu są ruiny słynnej na cały świat Kartaginy. Pojechałem tam, aby na miejscu pomścić „dwójkę" jaką oberwałem od swego profesora, mówiąc mu, że Kartagina leży w Ameryce.

Południowo - wschodnia część Tunisu jest zabudowana przepięknemi willami w ogrodach, w których znajduje się niezliczona ilość pięknych i różnego rodzaju palm. Gdyby do tego Tunisu w tej stronie wznosił się do góry jak np. Algier, widok ten byłby przecudny.

Nadszedł dzień w którym odchodzi okręt w stronę Europy. Na zakończenie opisu o Afryce dodać jeszcze wypada, że pogoda była pierwszorzędna, ani razu deszcz nie kropił, ale za to gorąco było solidnie. W okolicach Bou - Saada i Biskry dochodziła w południe tylko do 64 stopni Celzjusza i to w cieniu. Nie dziwota, że od godziny 11-tej do 5-tej popołudniu życie jakby zamiera. Urzędy zamknięte, sklepy również. Nie można wtedy chodzić bo żar jest nie do zniesienia. Jadąc po ziemi afrykańskiej zrywałem czy to oliwki, czy „figi berberyjskie" — owoc kaktusów rosnących przy drogach. Smaczne to jest, ale dużo zjeść nie można, ponieważ są bardzo syte. Owoc południa.

Prócz Kabylów, którzy zajmują się pasterstwem, spotkałem drugi szczep Arabów, Berberów, którzy jakby to można nazwać, są cyganami Afryki. Berberzy, to ludzie nie mający nigdzie swego miejsca stałego, włócząc się stale z południa na północ i odwrotnie. Nie gardzą również i napadami na turystów czy też na samochody towarowe wiozące zboże, lub transport różnych rzeczy dla oazy czy wojska. Opowiadano mi, że gdy się dowiedzą o takim transporcie a zwłaszcza zboża, i są pewni, że im się to uda, zajeżdżają drogę, włażą na auto rozcinają worki biorą tyle, ile im się podoba, i w nogi. Opór w takim wypadku jest bezowocny, a nawet kończy się czasem śmiercią.

Afryka północna ma w sobie coś, co każe o sobie wiele razy wspominać i co ciągnie do siebie. Jeżeli czas i możność pozwoli, trzeba zobaczyć także i Oran i Marokko. Ale o tem w przyszłości.

O Italii, Jugosławii i Austrii nie będą się rozpisywał. Tego rodzaju podróże często już były opisywane na łamach „Moto".



*Autor na tle Collosseum.*

Po zwiedzeniu miasta, Schönbrunnu, oraz Prateru ruszyłem ku granicy czesko - słowackiej, aby być z każdą chwilą bliżej Polski. Zanocowawszy w Brnie, w następny dzień udałem się już przez Ołomuniec do Polski. Dojeżdżam do granicy czeskiej, załatwiam sprawy paszportowo - tryptykowo pieniężne i przechodzę pieszo przez most nad Olzą, który dzielił Polaków zza Olzy od Macierzy. Dzięki Bogu, że go już niema. Przybywam do Urzędu Celnego. Po załatwieniu spraw i ostemplowaniu papierów urzędników celnych przystępuje do rewizji. Po tej ceremonii dość rygorystycznie przeprowadzonej i niezbyt przyjemnej, jestem wreszcie w ojczyźnie.

Cieszyn, Zory, Katowice, i Chorzów — miasta doskonale znane przed wyjazdem za granicę. Zjawienie się motoru z kaskiem tropikalnym na tylnym siodle, robi pewne wrażenie a zwłaszcza, gdy spotkałem kilku znajomych i kolegów. Pobyt w Polsce zaliczam zawsze do pięknych i miłych dni, jednak czasem o smutnych wspomnieniach. Po zwiedzeniu Zapory na Porąbce i okolic, musiałem, skrócić swój pobyt w Polsce, ze względu na sprawy, jakie się rozgrywały w

Przygoda jaka mię spotkała już w czasie powrotu z Polski, jest godna opowiedzenia. Przejeżdżając przez części Śląska Zaolziańskiego w Karwińcu zatrzymuję się aby nabrać benzynę, szybko znalazło się kilkoro dzieciaków, które jak zwykle oglądają wszelkiego rodzaju



*Na przełęczy Tirourda, 1769 m, skąd jechałem 50 km bez gazu.*

motory, będąc dziećmi XX-go wieku, motoryzacji. Podczas rozmowy między dziećmi dowiedziałem się, że są to dzieci Polaków. Zacząłem rozmawiać z niemi, mówiąc między innemi że byłem w Afryce, Italii i przybyłem również do Polski zobaczyć ją, a teraz muszę wracać do Francji, bo tam mieszkam, gdy się dowiedzieli, że uczę we Francji dzieci polskie, musiałem im na wszystkie pytania odpowiadać. To nic. Ale do naszej grupki kilkunastu chłopców przylatuje mały „buksik", i ni stąd ni z owąd pyta się: Proszę Pana, a kiedy będziemy w Polsce?... Ten jego głos i ta pewność pytania tak mię wzruszyła, że aż mi się łzy w oczach zakręciły. Odpowiedziałem mu, że niedługo. popatrzył na mnie z wielką uwagą, badając mnie chyba, czy przypadkowo nie cyganię, a widząc, że mówię prawdę, zawołał na jakiegoś tam Janka i zaraz podzielił się z nim zdobytą wiadomością. Dziś już jest w tej upragnionej Polsce i spewnością zamiast kółka, lata z biało - czerwoną chorągiewką bawiąc się w wojsko polskie. Będzie chyba z niego dobry żołnierz polski.

Zbliża się koniec opowiadania o mej wycieczce, chciałbym się jeszcze podzielić już czysto technicznemi wskazówkami dla motocyklistów - turystów, którzy może w następnym roku zamierzają się wybrać w jaką krótszą lub dłuższą wycieczkę na swych maszynach zagranicę.

Co się tyczy maszyny, to jeżeli chce się mieć przyjemność ze swej wycieczki, to najlepiej mieć nową maszynę. Nie jest to zasada, ale jeżeli się zna swoją maszynę i umie się samemu zreperować drobne rzeczy, to również może zrobić to samo, co i nowa maszyna. Jak najmniej bagażu; spotykałem dużo Niemców na maszynach, którzy mieli po trzy do pięciu walizek, nie licząc plecaków. Zapytałem się na jak długo jadą i gdzie, powiedzieli, że na 10 dni i tylko po północnej Italii. Dwie torby skórzane i dobry portfel na papiery (tryptyki, międz. narod. prawo jazdy itp.), uważam, że jest aż za dużo. Aparat fotograficzny na dłuższej czy krótszej wycieczce jest oczywiście sprzętem niezbędnym, on przecież pozwala w jakiś czas potem odtworzyć przeżyte wrażenia. Dużo zdjęć nie zrobiłem, ale obecnie gdy zmontowałem album, dowiedziałem się ze zdumieniem, że mam ich równo 327. Gdy patrzę na nie, to sam zaczynam nie wierzyć, że taką wielką podróż-wycieczkę zrobiłem na motocyklu i to sam.

Piszę, i piszę, a z pewnością czytelnicy są ciekawi ile to wszystko musiało kosztować. Otóż nie jest tak strasznie. Oczywiście zależy jak kto wydaje i na co, oraz w jakim celu wybrał się na wycieczkę. Wszystko, a więc wizy, tryptyk („Carnet de passage") ważny na rok do wszystkich krajów na świecie, karty okrętowe (Marsylia-Alger, Tunis-Palermo, Messina-Vila-St-Giovani), opłata motocykla, oraz napiwki dla robotników ładujących motor, wielka ilość pocztówek do Polski, Angli, Niemiec, Italii, Węgier i Francji (ponad 130 sztuk), filmy na zdjęcia, różne charakterystyczne pamiątki, hotele, garażowanie motoru, utrzymanie — przyjemności jak kina, teatry czy też zwiedzanie ogrodów lub muzea, mapy, benzyna, oliwa, mycie motoru, kąpiele jednym słowem wszystko co mi tylko było potrzeba a dusza zapragnęła po obliczeniu — jeden kilometr kosztował mię tylko 92 centimy francuskie co na polski pieniądz wyniosłoby po dzisiejszym kursie zł. 0,13, czyli dziennie około 3.— zł. p. (trzech złotych). — Nie można w to uwierzyć — a jednak tak jest. Chyba za taką niską cenę można podróżować. Na zakończenie zasyłam moc pozdrowień dla wszystkich motocyklistów w Polsce, jak również prosimy przybyć do nas, do Francji na polskich maszynach, zrobionych przez polskiego robotnika i inżyniera z polskiego materiału na „Sokołach". Czekamy z gościnnością polską.

*TURYSTYKA MOTOCYKLOWA*
*DAJE NIGDY*
*NIEZAPOMNIANE WRAŻENIA.*

# 20 000 WIDZÓW NA WYŚCIGACH MOTOCYKLOWYCH W HAJDUKACH

Zgodnie z zapowiedzią odbyły się w Hajdukach na torze żużlowym Ruchu, zawody motocyklowe, zorganizowane przez Sekcję Motocyklową KPW Katowice. Zawody te przeprowadzono w konkurencji międzynarodowej. Na starcie stanęli zawodnicy Danii i Polski. Przybyli do Katowic zwodnicy niemieccy Rumrich i Graf Sedan, w sobotę wieczorem otrzymali od konsula niemieckiego w Katowicach zakaz startu. Zakaz ten pozostaje w ścisłym związku z obecną sytuacją i wprowadzeniem przez Niemców polityki do sportu. Obaj Niemcy otrzymali od organizatorów zaliczki za start, których oczywiście nie mogli zwrócić.

Wyścigi zgromadziły około 20 tysięcy widzów. Na żadnych tegorocznych zawodach sportowych na Śląsku nie oglądaliśmy jeszcze takich tłumów publiczności. Poziom wyścigów bardzo wysoki. Organizacja sprawna.

**Wobec nieprzybycia zawodników niemieckich, organizatorzy postanowili przypadające Niemcom honorarium przeznaczyć na zakup jednego karabinu maszynowego dla Armii Polskiej.**

Z zawodników zagranicznych największe zainteresowanie wzbudzał start kierowców duńskich i holenderskich.

Zawodnik duński Balcer Hansen już dziewięciokrotnie w ostatnich czasach pokonał mistrza Europy Rumricha.

Z zawodników polskich najlepsze wrażenie wywarł młody Dąbrowski z Gdyni, następnie bracia Batheltowie z Bielska oraz wcale dobry materiał zawodniczy z Dąbrowy Górniczej.

Wyniki zawodów przedstawiają się następująco:

Wyścig maszyn sportowych 100 do 130 ccm:

*I. przedbieg:* 1) Jankowski (Dąbrowa Górnicza) 2.00.4, 2) Matczak (Kielce) 2.05.8.

*II. przedbieg:* 1) Gburek (Gdynia) 2.03.5, 2) Gajer (Cieszyn) 2.09.4, 3) Ploch (Dąbrowa Górnicza), 4) Kubica (Katowice).

*III. przedbieg:* 1) Dąbrowski (Gdynia) 2.03.2, 2) Gajer (Cieszyn) 2.05.2, 3) Gajewski (Gdynia), 4) Rutkowski (Gdynia), 5) Wikarczyk (Gdynia).

*W finale:* 1) Jankowski (Dąbrowa Górnicza) 2.03.5, 2) Dąbrowski (Gdynia) 2.36.8, 3) Gajer Erwin (Cieszyn) 2.37.8, 4) Gajer II (Cieszyn), 5) Gburek (Gdynia).

*Wyścig maszyn sportowych do 250 ccm.*

*I. przedbieg:* 1) Jankowski (Dąbrowa Górnicza) 2.03, na maszynie 100 ccm, 2) Niedojadło (Gdynia) 2.07.8.

*II. przedbieg:* 1) Gburek (Gdynia) 2.02.1, 2) Dąbrowski (Gdynia) 2.02.2.

*Finał maszyn 250 ccm.:* 1) Jankowski (Dąbrowa Górnicza) 2.28.9, 2) Niedojadło (Gdynia) 2.33.7, 3) Gburek 2.35.

Poza konkursem Gajer (Bielsko) miał najlepszy czas 2.25.3 min.

*Wyścig maszyn wyścigowych sportowych* (4 okrążenia) do 350 ccm.

*I. przedbieg:* 1) Gajer (Bielsko) 1.54, 2) Wisznicki (Gdynia) 1.58, Zawodnik Jung, który po pierwszym okrążeniu prowadził bieg z powodu wypadku zajął dopiero 4-te miejsce.

*II. przedbieg:* 1) Gajer (Bielsko) 1.56.4, 2) Grzesiczek (Katowice) 2.08.7.

*Finał 5 okrążeń:* 1) Gajer Erwin (Bielsko) 2.21.1, 2) Wisznicki (Gdynia) 2.26.2, 3) Jung (Rydułtowy) 2.35.8, (poza konkursem), 4) Grzesiczek (Katowice). Gajer Alfred do finału nie stanął.

*Wyścig maszyn wyścigowych ponad 350 ccm 4 okrążeń.*

*I.przedbieg:* 1) Dąbrowski (Gdynia) 1.47, 2) Gajer A. (Bielsko) 1.51.9.

*II. przedbieg:* 1) Gajer E. (Bielsko) 1.51, 2) Hennek (Katowice) 1.56.5.

*Finał 5 okrążeń:* 1) Dąbrowski (Gdynia) 2.11.2, 2) Gajer E. (Bielsko) 2.14, 3) Hennek (Katowice) 2.30.9

*Najciekawszym punktem programu był wyścig maszyn specjalnych żużlowych, w którym startowali dwaj zawodnicy duńscy Hansen i Linder Madsen, oraz dwaj czołowi zawodnicy polscy Baron i Bathelt z Bielska. W wyścigu tym wykazał wielką klasę Duńczyk Hansen, którego jazda była najlepsza, jaką oglądano kiedykolwiek na torach polskich. Pod względem opanowania maszyny przewyższał on nawet oglądanych już na torze hajduckim Niemców Rumricha i innych.*

*Hansen był klasą dla siebie i nawet tylko dla niego warto było przyjechać do Hajduków. Dla Hansena nie było jednak w Hajdukach groźnego rywala. Warto jednak zaznaczyć, że Hansen pobił rekord toru o 0,4 sek., który dotychczas należał do Rumricha i wynosił 22.2 sek.*

*Wyścig maszyn żużlowych ponad 350 ccm.:*

*I. przedbieg 1) Hansen (Dania) 1.55.9 min., 2) Bathelt (Polska) 2.04.6 min.*

*II. przedbieg: 1) Linder Madsen (Dania) 2.01 min., 2) Baron (Polska) 2.01.1. W tym przedbiegu publiczność była świadkiem wspaniałego pojedynku dwu równorzędnych zawodników.*

*W finale pierwsze miejsce i to bezapelacyjnie zdobył Hansen w czasie 1.56.3 min. przed Madsenem 2.01.4, Baronem 2.01.9 min. i Batheltem 2.05.*

*Wyścig o najszybsze okrążenie toru wygrał Hansen (Dania) 21.8 sek., który jak to podajemy wyżej, ustalił nowy rekord toru, 2) Madsen (Dania) 22.8 sek., 3) Bathelt (Polska) 23.4 sek., 4) Baron (Polska) 24.4 sek., 5) Dąbrowski (Gdynia) 25 sek., 6) Hennek (V Katowice).*



*Na starcie wyścigu w Hajdukach. Trybuny przepełnione publicznością.*

# Samochód z „rowerowym”, numerem rejestracyjnym

**(próby rozwiązania zagadnienia polskiego samochodu ludowego).**

Warszawa 21 czerwca 1939 r.

W ciekawej sytuacji znalazł się w dniu dzisiejszym jeden z przedstawicieli „władzy”, regulujący ruch kołowy na skrzyżowaniu ulic w centrum miasta.

Oto ni mniej ni więcej zobaczył w pewnym momencie samochód z przyczepioną doń tabliczką rejestracyjną r o w e r o w ą — tego jeszcze nie było. Albo najwyższych granic sięgająca bezczelność, albo... nie wiadomo co. Samochód coprawda ma tylko trzy koła — trójkołowce jednak muszą być rejestrowane również jako samochody.

Na wszelki wypadek... stać, proszę o dowody rejestracyjne i prawo jazdy — kierowca okazuje dowód rejestracyjny motorowerowy wydany przez urząd wojewódzki w Kielcach. Groźna mina — cóż to kpiny sobie panowie urządzają. — Ależ nie, toć to jest trójkołowiec zbudowany na silniku „setki” a te są przecież zwolnione od przymusu posiadania prawa jazdy, rejestracji motocyklowej czy samochodowej oraz podatku drogowego. Kierowca widząc, że argumenty te nie bardzo odpowiadają, podnosi maskę chłodnicy „samochodu”, pokazuje przedstawicielowi „władzy” autentyczny silnik motorowerowy i demonstruje, że to właśnie ten a nie inny gdzieś schowany jest machiną pędzącą ten bądź co bądź oryginalny pojazd.

Krótkie wyjaśnienie inż. Adelta z Zakł. Steinhagen i Stransky, który podjął się oprowadzenia właścicieli i konstruktorów tego ciekawego pojazdu mechanicznego po Warszawie, zadawala „władzę” i pozwala jechać dalej.

Zrządzeniem przypadku w kole gapiów obserwujących w tym czasie ciekawy wehikuł znalazł się i przedstawiciel „Moto”.

Czołem Inżynierowi — cóż to za cudo pilotuje Pan po Warszawie.

Cześć redaktorze, jeśli ma Pan chwilę czasu, proszę ze mną do fabryki, a zademonstruję Panu owe „cudo” i opowiem coś co napewno zainteresuje czytelników Moto.

Trudna rada — czytelnik nasz Pan, ciekawość własna też coś znaczy — jedziemy.

Jesteśmy na terenie znanej warszawskiej fabryki silników Steinhagen i Stransky, przed nami stoi spokojnie, niebieski, niewielki trójkołowy samochodzik (cyclecar), około którego krzątają się troskliwie trzej bracia — właściciele i konstruktorzy.

Jesienią ubiegłego roku, zaczyna inż. Adelt, nabyli u nas panowie Jan, Wacław i Eugeniusz Knawowie z Kielc silnik motorowerowy S. E. 3 M. R., na którym mieli zamiar zbudować trójkołowiec — silnik sprzedaliśmy — dzieło gotowe Pan widzi — resztę opowiedzą sami konstruktorzy.

Na wstępie trzeba zaznaczyć że wszyscy trzej twórcy samochodu-cyclonetki — pracują zawodowo: p. Eugeniusz Knawa, główny konstruktor i szef produkcji jest monterem mechanikiem samochodowym, p. Wacław Knawa jest monterem elektrykiem, zaś p. Jan — buchalterem. Przystępując do opracowania i budowy swego samochodu, nie rozporządzali żadnym kapitałem poza drobnymi oszczędnościami, z żadnej pomocy czy to materialnej, czy też w pracy nie korzystali, realizacji swego projektu poświęcili cały swój czas wolny poza pracą zawodową ,wszystkie szczegóły konstrukcyjne poza „gołym silnikiem” przemyśleli, skonstruowali i wykonali sami w warsztacie prymitywnie urządzonym i wyposażonym w imadło, ręczną wiertarkę oraz własnego pomysłu machinę napędową, składającą się z kombinacji koła rowerowego, pedału, pasa transmisyjnego i szczęki od wiertarki, która zastąpiła im wszelkiego rodzaju obrabiarki.

Co skłoniło Panów do skonstruowania swego samochodu i który z Panów jest właściwym twórcą projektu.

Tworzyliśmy swój samochód wszyscy trzej. Mając wspólne zamiłowania, w wolnych od pracy chwilach często myśleliśmy i rozmawialiśmy między sobą jakby zbudować pojazd, który by był łatwy w obsłudze i pozwalał na wygodne i tanie użytkowanie go dla przynajmniej 2 osób na dłuższe wycieczki no i najważniejsze by był tani, dostępny dla takich „bogaczy” jak my.

Nasze środki materialne nie daleko odbiegały od tak dziś już popularnej „setki”. Jazda jednak na setce w 2 osoby na większe odległości — to żadna przyjemność, a już o jakimkolwiek bagażu niema wtedy mowy.

Widzieliśmy kiedyś trójkołowiec B. S. A. był to jednak już prawie w pełnym tego słowa znaczeniu samochód, zresztą, rejestracja samochodowa, podatek drogowy itp. stwarzałyby dość znaczne wydatki związane z eksploatacją. Wyczytaliśmy gdzieś że jedna z fabryk buduje trójkołowce transportowe na silnikach „setek”, a te są zwolnione od wszelkich opłat.

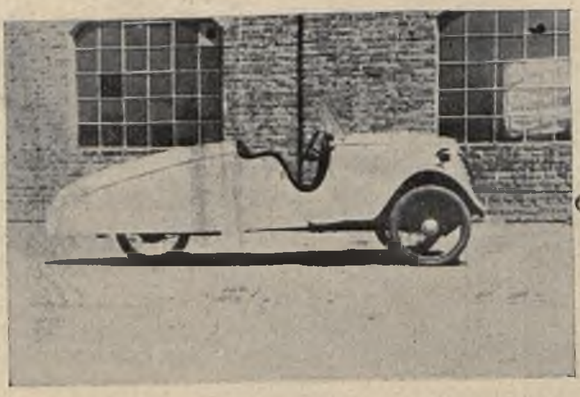
A gdyby tak zbudować taki trójkołowiec „setkę” osobowy — myśl padła, w głowach zarysowały się plany — decyzja budujemy.

Nie mieliśmy ani za dużo pieniędzy, ani za bardzo dobrych warunków warsztatowych, dlatego też pracowaliśmy nad naszym trójkołowcem aż 7 miesięcy tymbardziej, że mogliśmy poświęcić naszej maszynie tylko czas wolny od codziennej pracy zawodowej no i niedziele, pozatym nie mieliśmy przecież prawie żadnych narzędzi. Silnika w tych warunkach w żadnym wypadku byśmy nie zbudowali, dlatego też postanowiliśmy kupić gotowy i odpowiednio przebudować go i dostosować do pracy w „samochodzie”.

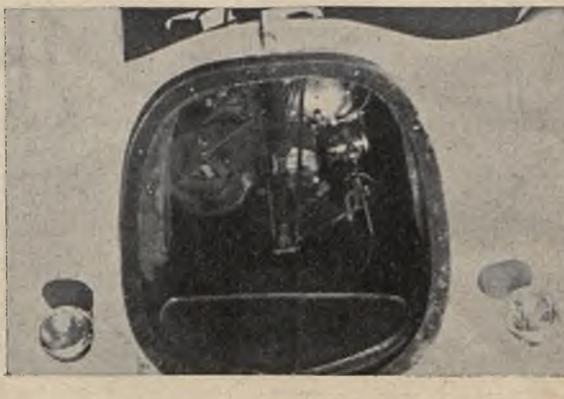
Na podstawie opisu w jednym z zeszłorocznych numerów „Moto” zdecydowaliśmy się na silnik krajowy F-ki Steinhagen i Stransky i okazuje się, że wybór był dobry do dziś przejechaliśmy już naszym wozem ponad 1500 klm. i motor pracuje bez zarzutu.

Proszę o kilka szczegółów konstrukcyjnych.

Silnik Fabryki Steinhagen i Stransky typu S. S. 3 M. R. jednocylindrowy dwusuwny z przepłukiwaniem nawrotnym, chłodzony powietrzem, o pojemności 98,2 $cm^3$, średnica cylindra 50 mm, skok tłoka 50 mm. Obroty



*Ogólny (boczny) widok trójkołowca.*



*Pod maską samochodu — silnik „setki”.*



*Widok „samochodu" z przodu.*

normalne 3500, max. 4200 min. moc 3 K. M. zawieszony elastycznie w położeniu poprzecznym.

Do silnika tego dla lepszego chłodzenia dobudowaliśmy własnego pomysłu wentylator.

Dwubiegową skrzynkę biegów uzupełniliśmy, przenosząc napęd na tylne koło, przy pomocy kardana również własnej konstrukcji, 3 biegiem wstecznym. Zastosowaliśmy tu t. zw. rewers — przekładnię wsteczną, polegającą na tym, że do zębatej tarczy talerzowej zamocowanej na tylnym kole dostosowane są 2 tryby stożkowe ruchome przesuwane przy pomocy specjalnej dźwigni. Przy włączeniu tylnego trybu pojazd może poruszać się wstecz.

Rozruch ręczny z miejsca kierowcy, pomysł własny, przy pomocy cięgła oraz systemu bloków i zębatego zaczepu, wzmacniany z akumulatora. Rozstaw kół przednich 1,20 m., przednia oś łamana, koła niezależnie zawieszone, resorowanie tylnego koła przy pomocy sprężyn spiralnych. Mechanizm kierowniczy oparty na kole sterowym i ślimacznicy własnego pomysłu. Hamulce nożne sprzężone. Koła szprychowe na balonach. Rozstaw osi 2,30 m. Długość pojazdu 3.60 m. szerokość 1.40 m., waga 180 kg. Podwozie drewniane systemu dźwigarowego (lotniczego) obite dyktą. Siedzenie wygodne 2 osobowe (kierowca + pasażer) za tylnym oparciem bagażnik o rozmiarach 90 × 70 × 30 cm.

Maksimalna szybkość 50 km/g, przeciętna szybkość 35 km/g. przy pełnym obciążeniu pojazdu (2 osoby + 50 kg bagażu) bez przeciążenia silnika. Zwiększenie mocy silnika uzyskaliśmy rezygnując z większych szybkości, wychodząc z założenia, że cyklonetka nasza ma być pojazdem użytkowym, a nie wyczynowym.

Jakie są zamiary Panów na przyszłość, czy nie pragnęliby Panowie przystąpić do produkcji seryjnej tego rodzaju trójkołowców.

„Samochodzik" nasz przeszedł dopiero próby, będziemy go ulepszali, marzeniem naszym jest przystąpić do produkcji choćby małej serii podobnych pojazdów co obniżyłoby znacznie koszty, trójkołowiec, który pan widzi kosztował nas ponad 1700 zł, produkcja seryjna obniżyłaby znacznie koszty i wtedy samochodzik taki kosztując około 1500 zł. byłby naprawdę dostępny dla wszystkich pragnących minimalnego choćby komfortu przy samodzielnych wycieczkach campingowych itp.

Ponieważ trójkołowiec zbudowaliśmy na silniku F-ki Steinhagen i Stransky, czuliśmy się w obowiązku zademonstrować go najpierw pp. Dyr. Steinhagenowi i Stransky'emu, którzy przyrzekli już nam pomoc w realizacji naszego projektu oraz ułatwienia, informacje u władz, czy tego rodzaju pojazd można będzie prawnie użytkować na podstawie jedynie rejestracji rowerowej i bez prawa jazdy, oraz czy na budowę małych serii nie potrzeba będzie specjalnych koncesji.

W czasie pogawędki z konstruktorami p. Dyr. Stransky porozumiał się telefonicznie z Naczelnikiem wydziału motoryzacyjnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu p. inż. Morawskim, który wyraził życzenie zobaczenia trójkołowca B-ci Knawów. Udaliśmy się więc do M. P. i H.

Po szczegółowym obejrzeniu pojazdu i dłuższej rozmowie z konstruktorami oraz p. Dyr. Stranskym, p. inż. Morawski wyraził zdanie, że dzięki temu że pojazd jest cyklonetką zbudowaną na silniku małolitrażowym, może być zwolniony od rejestracji samochodowej czy nawet motocyklowej, natomiast ponieważ jednak rozmiary pojazdu jak i urządzenie kierownicze wymaga pewnej wprawy i mogłoby spowodować zaburzenia w porządku ruchu kołowego, prawdopodobnie wymagane będzie posiadanie prawa jazdy. Poza tym p. inż. Morawski wyraził szczere uznanie dla śmiałego pomysłu i wytrwałości dzielnych konstruktorów.

Życząc pomyślnego przejścia przez wszystkie trudności wstępne oraz najszybszego zrealizowania pionierskich projektów w najdoskonalszej postaci, żegnamy pp. Knawów, którzy udają się swoim samochodem bezpośrednio w drogę powrotną do Kielc.

**Jastrzębiec.**



*„Samochód" B-ci Knawów na dziedzińcu M. P. i H.*

## „IV. WYŚCIG MOTOCYKLOWY ULICAMI MIASTA BIELSKA"

Pod względem organizacyjnym wyścig stał na odpowiednim poziomie, publiczności zebrało się przeszło 12000.

W klasie 250 c. c. prowadzenie obejmuje Gayer na Rudge za nim Blamowski na OK-Supreme i Niedojadło (Gdynia) na DKW. W mecie pierwszy Gayer, za nim Blamowski i Niedojadło.

W klasie do 350 c. c. na starcie stanęli sami seniorzy. Konkurencja bardzo silna. Niestety trasa na niektórych odcinkach bardzo błotnista. Ze startu wysuwa się na czoło Baron na swej DKW 250, który zdecydowanie prowadzi, wykazując doskonałą technikę jazdy, w błocie. Na drugie miejsce wysuwa się bardzo dobrze jadący Brun na Excelsiorze, Jung na Nortonie jedzie regularnie, trzymając ostre tempo. Korytyński na Nortonie. W pierwszych okrążeniach defektuje przedni hamulec przy jego Nortonie. W 13 okrążeniu zostaje zdublowany przez Barona. Korytyński zaczyna ryzykować jazdę bez hamulców. Już w 15 okrążeniu mimo niebezpiecznego „tańczenia" maszyny w największym błocie mija w morderczym tempie Błażyczka na Nortonie. W 17 okrążeniu wycofuje się Błażyczek, Korytyński mija Fischera na AJS wychodząc na piąte miejsce. Na mecie kolejność zawodników następująca: Pierwszy Baron, za nim Brun, Jng. Korytyński, Fiszer, i Markowski.

W klasie 500 startują Dąbrowski (Gdynia) na Rudge, który prowadzi wyścig do 4 okrążenia, Bathelt na Rudge, Mieloch (Legia) na NSU, który miał bardzo zły start i nadrabiać musiał z 5 miejsca. Mieloch prowadzi pewnie do 34 okrążenia. Wskutek urwania przewodu oliwnego i zablokowania silnika, upada w dużym tempie. Brendle na Zündapp dostaje się przez upadek Mielocha na czoło wyścigu, i mimo defektu opony nie oddaje prowadzenia aż do mety. Bathelt zadowolić się musi drugim miejscem, trzecie zajmuje Borek Gostyński (Unia Poznań) na BMW, czwarte Niekoraniec (MKZS Warszawa) na BSA i piąte Jankowiak (Unia Poznań) na BMW.

## Z życia klubów

### OTWARCIE SEZONU MOTOROWEGO WE LWOWIE.

Uroczyste otwarcie sezonu motorowego we Lwowie, zostało zorganizowane przez Małopolski Klub Automobilowy i Klub Motorowy Zw. Strzeleckiego. Uroczystość ta miała charakter wielkiego święta motorowego, w którym wzięło udział kilkudziesięciu automobilistów i tyleż motocyklistów. W uroczystości uczestniczyli członkowie wszystkich organizacyj motorowych we Lwowie, poza wymienionymi: Sekcji Motorowej WKS Czarni, Polskiego Touring Clubu i klubu motorowego „Polmin". Pierwsza część odbyła się we Lwowie, rozpoczynając się uroczystą Mszą św., odprawioną w kościele NMP. Ostrobramskiej na Górnym Łyczakowie. Na plac przed kościołem przybyli wszyscy uczestnicy, ustawiwszy w czworoboku maszyny. W nabożeństwie uczestniczyli przedstawiciele władz z wicestar. Dr. Dembowskim, wiceprezyd. Irzykiem, Pk. Majewskim, komendantem Obw. P. W. kpt. Berezowskim, przedstawicielem Komendy VI Okręgu Z. S. Po wysłuchaniu mszy św. ks. prałat Guzik po krótkim okolicznościowym przemówieniu do uczestników, dokonał poświęcenia całego parku samochodowego.

Z kolei uformował się długi korowód samochodów i motocykli, który defiladą przejechał przez główne ulice miasta, budząc u licznych przechodniów duże zainteresowanie. Rozwiązanie defilady nastąpiło na ul. Pełczyńskiej, gdzie też uczestnicy podzielili się na dwie części. Stamtąd Klub Motorowy Z. S. w liczbie 35 motocykli i 12 samochodów wyruszył przez rogatkę Żółkiewską do Kamionki Strumiłowskiej, odległej o 40 klm od Lwowa. Wraz z tą częścią uczestników wyjechała grupa oficerów baonu pancernego z dowódcą pułk. Majewskim na czele. Przyjazdu tego długiego korowodu, ciągnącego się na znacznej przestrzeni, oczekiwało społeczeństwo Kamionki Str. gotując owacyjne przyjęcie. Całe miasto przybrało odświętny wygląd i tonęło w powodzi flag. U wjazdu do miasta oczekiwali przybycia Klubu przedstawiciele miejscowych władz i liczne rzesze mieszkańców Kamionki Str.

Uczestnicy przejechali defiladą ulicami miasta wśród szpalerów społeczeństwa, poczym wjechali do specjalnie przygotowanego parku, gdzie na powitanie ustawiły się oddziały miejscowego Związku Strzeleckiego pod bronią, z orkiestrą wojskową. Raport oddziałów odebrał prezes Klubu Motorowego Z. S. red. Edward Kozłowski, po czym przy dźwiękach hymnu strzeleckiego podniesiono flagę na maszt. Do przybyłych przemówił w gorących słowach prezes Powiatu Z. S. w Kamionce Str. inż. Wilkosz.

Po powitaniu Klub Motorowy Z. S. zorganizował pokazowe popisy jazdy sztucznej oraz wyścig na przestrzeni 1 klm t. zw. 1 klm. lance. Bardzo efektowne i zręczne popisy sztucznej jazdy wchodzącej w zakres akrobacji wzbudziły prawdziwy entuzjazm u zebranych widzów, którzy wykonawców - motocyklistów darzyli żywiołową owacją. Wyniki osiągnięte w wyścigu świadczyły o wysokiej klasie zawodników, z których m. in. Morawiec osiągnął czas 105 klm na godz. a Jan Mazurkiewicz 100 klm na godz. na przestrzeni kilometra.

Po popisach odbyło się przyjęcie dla uczestników w salach ratusza, z udziałem ks. prałata dr. Czyreka, star. pow. p. Frączkowskiego, burm. dr. Bryka, naczeln. Wydz. Drog. inż. Piwowońskiego, prezesa pow. ZS. inż. Wilkosza, Kom. Pow. ZS. Ligaszewskiego i innych.

W miłych nastrojach i po licznych okolicznościowych przemówieniach, w których głoś zabierali ks. prałat Czyrek, star. pow. Fręczkowski, którym odpowiedział prezes Klubu ZS red. Kozłowski, uczestnicy spędzili podniosłe chwile, wywożąc z Kamionki Strumiłowskiej jak najsympatyczniejsze wrażenia.

### KOMUNIKAT M. K. Z. S. KATOWICE - MYSŁOWICE.

W dniu 11 b. m. zorganizował Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego Katowice - Mysłowice w ramach powiatowego święta P. W. i W. F. w Nowej Wsi motocyklowy propagandowy raid sprawności.

Na starcie stanęło 33 maszyny, z czego 31 maszyn ukończyło raid.

*Puchar Przechodni* dla najlepszego i najliczniejszego zespołu klubowego, ufundowany przez Katowicką Spółkę Motoryzacyjną, Katowice, ul. Plebiscytowa 17 — zdobyła Sekcja terenowa Motocyklowego Klubu Z. S. Katowice - Mysłowice, przy Śląskich Zakładach Elektrycznych.

*Nagrodę f-my Grabowski* dla najlepszego motocykla D. K. W. zdobył p. Jaworski Michał na D. K. W. 250 ccm z M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice.

*Nagrodę dla najlepszej setki* zdobył p. Szmatloch Reinhold na D. K. W. 100 ccm z M. K. Z. S. Katowice-Mysłowice.

Nagrody indywidualne zdobyli: I miejsce p. Bittner Franciszek 255 punktów na „Zündapp. KKS 500" M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice Sekcja „Ślązel". II miejsce p. Malecki Karol 240 pkt. na „Motosacoche 500" M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice. III miejsce p. Tomanek Guido 235 pkt. na „Ariel 500" ccm — M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice. IV miejsce p. Napierała Stanisław 230 pkt. na „Zündapp" 250 ccm. M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice. V miejsce p. Grzesiok Grzegorz 225 pkt. na A. J. S. 250 ccm. M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice. VI miejsce p. Podlejski Franciszek 210 pkt. na „Victoria" 350 ccm. M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice. VII miejsce p. Kierot Jan 200 pkt. na B. M. W. 600 ccm. M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice Sekcja „Ślązel". VIII miejsce p. Cisek Walter 190 pkt. na „Motosacoche" 500 ccm. M. K. Z. S. Katowice - Mysłowice Sekcja „Ślązel".

Poza tym 25-ciu pierwszych uczestników raidu otrzymało bezpłatnie artystycznie wykonane plakiety pamiątkowe.

### SPRAWOZDANIE SPORTOWE

*z zawodów zręczności zorganizowanych przez Motocyklowy Klub Związku Strzeleckiego Gdynia i Kurs Motocyklowy Nauki jazdy na motocyklu w dniu 10 kwietnia 1939 r.*

W zawodach wzięli udział członkowie M. K. Z. S. Gdynia: J. Dąbrowski, T. Wikaryjczyk, E. Żebrowski, T. Szcześniewski, T. Stefanowski i K. Wiśnicki. Razem osób 6, oraz uczniowie z Kursu: E. Gburek, W. Guziewicz, B. Marzec, Cz. Będzieński, R. Gajewski, K. Kunwicki, F. Musiatowicz, F. Gburek, T. Bobrzyński, S. Niedojadło, J. Frankowski i Rutkowski — Razem 12 uczniów.

Rozegrano następujące konkurencje:

1) *Zawody piłki nożnej, w których startowały dwie drużyny po 5 osób każda. Mecz trwał pół godziny z dziesięciominutową przewą. Wynik 1:1.*

2) Bieg sztafetowy trzy razy osiemset metrów wygrała drużyna w składzie Rutkowski, Gajewski i Gburek Edmund o pół koła przed drużyną w składzie Frankowski, Wikaryjczyk i Dąbrowski. Czasu sztafety nie notowano.

3) W konkursie zręczności jazdy startowało 18 zawodników, przy czym jeden poza konkursem. Pierwsze miejsce w czasie 2.15 zajął Rutkowski przed Frankowskim czas 2.18 i Wikaryjczyk czas 2.18. Startujący poza konkursem Dąbrowski przebył bezbłędnie trasę w czasie 1.55.

4) Pierwszy bieg zręczności w czasie z przeszkodami na szybkość na jednym okrążeniu toru (400 metrów) wygrał Marzec przed F. Gburkiem i F. Musiatowiczem. Czas pierwszego 1.52, drugiego 2.04, trzeciego 2.20.

5) Drugi bieg zręczności z przeszkodami na tymże dystansie wygrał Kulwicki w czasie 1,38 przed Bobrzyńskim w czasie 2 m. i Będzińskim w czasie 2,25.

6) W zawodach żużlowych na czterech okrążeniach toru à 400 metrów w biegu pierwszym zwyciężył E. Gburek w czasie 2,04 przed Wikaryjczykiem w czasie 2.10 i Gajewskim — 2.12. Drugi bieg żużlowy na tymże dystansie wygrał Frankowski w czasie 2.12 przed Kulwickim 2.13 i Rutkowskim 2.28. Obydwa te biegi obsadzone były przez zawodników na maszynach 100 ccm.

7) Wyścig żużlowy na czterech okrążeniach toru dla maszyn do 350 ccm wygrał Guziewicz w czasie 2,03 przed Niedojadło — 2.10 i Wiśniewskim 2.12.

8) Bieg maszyna na pięciu okrążeniach toru w kategorii do 500 ccm wygrał Stefanowski w czasie 2.30 przed Żebrowskim w czasie 2.35 i Szcześniewskim.

W czasie zawodów nie było nieszczęśliwych wypadków.

Gdynia, dn. 15 kwietnia 1939 r.

## Skrzynka techniczna

Do Redakcji „Moto".

Ponieważ mam zamiar nabyć motocykl, wobec tego proszę uprzejmie WPanów o odwrotne udzielenie mi następujących porad fachowych, a mianowicie:

1) czy na motocyklu t.zw. 100-ce mogą jechać również 2 osoby o wadze 180 kg razem w normalnych warunkach terenowych t.zn. bez znaczniejszych wzniesień i czy przy takim obciążeniu nie zachodzi obawa przesilenia silnika? Wprawdzie w katalogach fabryki motocykli „Podkowa" i „Śmigło" podają, że są to maszyny, na których mogą równocześnie jeździć 2 osoby, lecz doświadczeni motocykliści twierdzą, że można to robić tylko przez krótki okres czasu, gdyż z czasem silnik ulegnie przesileniu. Jak WPanom wiadomo 100-tka „Podkowa" posiada silnik Villiersa 98 cm³ mocy ponad 3 K. M. a „Śmigły" typ silnika Ardie, model PZA. pat. 29. 99 cm³ moc 3,2 HP. Zastanawiające, że motocykl SHL posiada również silnik Villiersa (jak Podkowa) a produkująca je huta Ludwików w Kielcach nie podaje w swych katalogach, że na motocyklu tym mogą jeździć 2 osoby. Tak samo przedstawiciele marek zagranicznych jak „NSU" i „Victoria" podają, że 100-ki są 2 osobowe. Pragnąłbym zatem wiedzieć z miarodajnego źródła jak faktycznie sprawa ta się przedstawia.

2) Ile kilometrów jest w stanie przebyć motocykl 100-tka przy obciążeniu 1 osoby, a ile przy 2 osobach wagi łącznej 180 kg. bez zmiany tłoków wzgl. innych części silnika.

3) Ile kilometrów można przejechać na oponach.

4) Czy są widoki, że w niedalekiej przyszłości motocykle o pojemności silników do 200 ccm będą zwolnione od prawa jazdy i opłaty drogowej (jak np. w Niemczech).

*Stanisław Nowak.*

P. ST. NOWAK
Z WIERZCHOSŁAWIC.

*Odpowiedź 273 (1).* Motocykle pojemności 100 cm³ budowane są w przewidywaniu, że będą służyły do przewożenia jednej osoby i lekkiego bagażu koniecznego dla tej osoby w dalszej podróży. Jazda w dwie osoby na takim motocyklu znacznie przekracza możliwości tego motocykla. Jeśli to jest praktykowane na krótkich odcinkach i b. rzadko to oczywiście nie zostawia większych śladów zużycia się poszczególnych części, jeśli natomiast jazda taka jest kontynuowaną na długich odcinkach, a zwłaszcza terenowych to oczywiście proces zużycia się poszczególnych części silnika i całego motocykla postępuje znacznie szybciej niż w normalnych warunkach eksploatacji to jest wtedy gdyby jeździła tylko jedna osoba.

*Odpowiedź 274 (2).* Ilość przejechanych kilometrów do czasu pierwszej zmiany tłoków zależna jest od konserwacji motoru i praktycznie waha się w granicach 10.000 — 15.000 km, oczywiście przy kontynuowaniu jazdy w jedną osobę. Jazda w dwie osoby, tą ilość kilometrów zmniejsza o 25 do 35%.

*Odpowiedź 275 (3).* Czynnikami, które wpływają na zużycie opony są: rodzaj nawierzchni, sposób jazdy (częste hamowanie, zrywy itp.). Konserwacja opon (ciśnienie w oponach, ułożenie opony itp.) oraz gatunek opony to jest trwałość materiału, z którego została wykonaną. Zależnie od tych czynników zużycie opony będzie się wahało w granicach od 10.000 do 20.000km.

*Odpowiedź 276 (4).* O zwolnieniu z opłat motoc. do 200 cm³ dotychczas czynniki miarodajne nie wypowiedziały się i nic nam w tej sprawie nie jest wiadome.

Do Redakcji „Moto".

Pragnę poruszyć kwestię, która dzisiaj jest zmorą większości motocyklistów. Jest to kwestia remontu, a raczej warsztatów trudniących się remontem motocykli.

Wszystko jest dobrze do czasu kiedy nasza maszyna dostanie się w łapy takiego „fachowca" i odtąd rozpoczyna się udręka, która może zniechęcić największego entuzjastę do tego miłego i pożytecznego sportu.

Silnik motocyklowy jest mechanizmem bardzo precyzyjnym i remontowanie go wymaga dużej znajomości i przygotowania fachowego. A jak jest w rzeczywistości!

Na palcach można policzyć warsztaty motocyklowe, którym można bez obawy powierzyć remont maszyny.

Znakomita większość, to albo zupełnie nie fachowi, a nawet półanalfabeci, albo też dobrzy mechanicy, ale niesumienni, wyręczający się praktykantami, lub robotnikiem przyuczonym.

Znam wypadki, gdzie motocykl po remoncie oddano do użytku z niedokręconymi śrubami, przytrzymującymi silnik, albo z zanieczyszczonym przewodem oliwnym. W moim dwutakcie przestawiono zapłon z przepisanych przez fabrykę 7 mm na 12, zapewniając mię, że będzie „lepiej ciągnął". Innym razem przy zdejmowaniu koła zamachowego, zniszczono mi gwint na końcówce stożkowej wałka, albo też zapewniono mię, że jest wszystko w porządku, mimo że przeciwwaga wału korbowego tarła o karter wskutek wyrobienia łożyska kulkowego. Usłyszałem nawet, aby poprostu opiłować trochę przeciwwagę to nie będzie tarło, a potem jaknajprędzej sprzedać.

Można by całe tomy napisać na temat kompletnej ignorancji fachowej naszych panów mechaników.

A już o doborze odpowiednich materiałów do remontu, mowy być nie może. Jasnym jest, że motocykl po takim remoncie szybko się niszczy, a niekiedy nawet stanowi poważne niebezpieczeństwo, tak dla jeźdźca jak i dla ludzi postronnych.

Najgorsze, że dzieje się to wszystko bezkarnie! Na zwróconą uwagę taki pan powiada: „Co mię Pan będzie uczył, już dwadzieścia lat pracuję w tym fachu"...

I uprawia dalej swe „zakazane zabiegi" niszcząc bezmyślnie nasz i tak ubogi tabor motocyklowy.

Nie od rzeczy będzie zauważyć, że chłopcy praktykujący u takich „mistrzów" to znowu narybek na przyszłych szkodników, bo tego się przecież uczą.

Uważam, że czas najwyższy stosunki te znormalizować. Jest to sprawa bardzo trudna ale i niesłychanie ważna dla całej braci motocyklowej.

Zdaniem moim należy:

1) bezlitośnie bojkotować wszystkich partaczy przez podawanie do wiadomości ogółowi motocyklistów faktów, świadczących o ignorancji zawodowej poszczególnych zakładów motocyklowych.

W tym celu należy powołać Komisję Techniczną uprawnioną do rozstrzygania tego rodzaju kwestii, aby wyeliminować niesłuszne pretensje motocyklistów, co również może się zdarzyć.

2) Podać wykaz i adresy warsztatów, które Komisja Techniczna uzna za odpowiednie do powierzenia im remontu motocykli.

Jestem przekonany, że polepszyłoby to znacznie dzisiejszą sytuację, a ogół motocyklistów zrzeszonych odczułby naprawdę opiekę swej Organizacji, której dotąd już wiele zawdzięcza.

*Wacław Ładziak*

P. W. ŁADZIAK.

*Odpowiedź 277.* Istotnie zagadnienie poruszone przez WP. jest sprawą b. poważną, dręczącą nietylko nas motocyklistów, ale wszystkich posiadaczy pojazdów mechanicznych, a zatem jest zagadnieniem ogólno Państw. i z tego punktu widzenia jest regulowane przez powołane do tego organa administracji Państw. Rozwijająca się sieć szkół rzemieślniczych, tworzenie specjalnych kursów technicznych dla młodzieży przy Izbach Przem. Handl. świadczy o wzmożonej pracy w kierunku wychowania ludzi, którzy by zawód swój rozumieli, doceniali jego znaczenie dla społeczeństwa i byli w tym zawodzie sumienni. To ostatnie jest dominującym czynnikiem, który nawet w wypadkach wysokich kwalifikacji technicznych dyskwalifikuje danego osobnika. Kwestia bojkotu tego rodzaju ludzi jest słuszną i może być przeprowadzona tylko przy dobrej woli społeczeństwa zainteresowanego.

Drogą komisji ministerialnych czy czegoś w tym rodzaju celu się nie osiągnie, ponieważ instytucja taka będzie zamało elastyczną aby skutecznie działać w każdym z tego rodzaju wypadków. Reasumując nie widzimy innego rozwiązania, jak piętnowanie jednostek niesumiennych w swoim zawodzie. Piętnowanie to, wyglądało by następująco: klijent, który zauważył, że dany warsztat jest niesumiennym, winien sprawdzić dokładnie czy spostrzeżenia jego są słuszne i po upewnieniu się, winien podać do wiadomości zainteresowanych w tym rejonie motorzystom o zaszłym fakcie, a co ze swej strony winni przeprowadzić bojkot tego warsztatu. To jest jedyna skuteczna broń, którą posiadamy.

Do Redakcji „Moto".

Uprzejmie proszę o łaskawe udzielenie odpowiedzi i wydanie opinii w sprawie niżej opisanych zjawisk przy eksploatacji motocykla marki „Sunbeam" model 1936/7 OHV 500 cm³, który nabyłem w roku 1937 jako nowy w przedstawicielstwie przy ul. Fredry 4 w Warszawie.

1) Po przejechaniu 6000 km i rozebraniu silnika, stwierdziłem b. wielkie luzy w prowadnicach zaworów i ogromne zużycie cylindra, wynoszące 0,24 mm (dokładny pomiar i naprawę tj. wymianę prowadnic na nowe, szlifowanie cylindra i dorobienie nowego tłoka powierzyłem Zakł. Erge — Motor). Przypuszczam, że przedwczesne zużycie nastąpiło wskutek: nieodpowiedniego materiału, albo stosowania niewłaściwego oleju, (ewentualnie z przyczyn, których wymienić nie mogę z braku dowodów...). Dla wyjaśnienia zmuszony jestem podać sposób użytkowania motocykla i nadmienić, iż jeżdżę od 1929 roku, docierając 3-cią z rzędu maszynę. — Na początku wyposażyłem gaźnik w filtr powietrzny (fabrycznie nie był zaopatrzony). Następnie docierałem motor b. starannie do 3000 km. wg. wszelkich prawideł ogólnie stosowanej dotychczas metody (niejednokrotnie poruszanej w czasopiśmie „Moto" w artykułach i w skrzynce technicznej). Obiegowy system oliwienia sprawdzałem w pewnych odstępach czasu, działa normalnie. Duże znaczenie przywiązuję do sprawy smarowania silnika w ogóle (nie robię oszczędności na tych materiałach). Przy obecnie posiadanym motocyklu stosuję olej silnikowy Aeroschell tj. jeden z proponowanych przez fabrykę „Sunbeam". Do oleju silnikowego i górnego smarowania używam grafitu koloidalnego. (Ponieważ Aeroschell jest zasadniczo pochodzenia mineralnego, a więc nadaje się do mieszania z grafitem kol. — Oleje pochodzenia roślinnego np. rycyna, albo mieszam w dużej ilości z nimi jak Castrol, wskutek tego zawierającymi kwasy, jak wiadomo, w obecności grafitu powodują strącenie osadu, co w dalszym ciągu wywołuje nieprzyjemne następstwa). Dla pewności przed zmieszaniem oleju z grafitem kol. przeprowadziłem doświadczenie, po upływie 48 godz. osadu nie wykryłem, jak również poddając temperaturze. Wobec zachowania wszelkich warunków ostrożności i prawidłowości pod względem smarowania, jestem obecnie zdezorientowany co do *wyboru najbardziej odpowiedniego oleju i proszę o wskazanie mi takiego.* Czy na naszym rynku znajdują się oleje amerykańskie (Redband?) i gdzie są do nabycia?

2) Drugą sprawą jest uporczywe wysadzanie oleju przez pakunki miedziano-azbestowe przy osłonach popychaczy dźwigni zaworowych. Dokręcanie, wymiana uszczelek, zmniejszanie dopływu oliwy nie pomaga (w karterze aluminiowym nad cylindrem są zaworki kulkowe: kanaliki, lecz zanieczyszczenia tutaj nie znalazłem).

3) Skrzynka biegów nie posiada wskaźnika poziomu oleju, ani zlewnika, przez co nie mam możności prawidłowego napełnienia oraz całkowitej wymiany smaru i usunięcia części powstałych po docieraniu (obawiam się wiercenia otworu do spuszczania oleju, ponieważ dla wzmocnienia karteru w miejscu wiercenia otworu należałoby zrobić nadlew, ale wskutek miejscowego nagrzewania mogą powstać pęknięcia, lub zwichrzenia osi gieometrycznych otworów na wałki. Wreszcie należy dobrać podobny stop, a to nastręcza duże trudności).

*B. I.*

B. I. — WŁOCHY k/W-WY.

*Odpowiedź 278 (1).* Na podstawie opisu wyżej przytoczonego należy sądzić, że WPan posiada dostateczne wiadomości potrzebne do racjonalnej obsługi motocykla. Jeśli wiadomości te zostały sumiennie wykorzystane, to analizując przyczynę szybkiego zużycia się gładzi cyl. i prowadnic zaworów, należy uchylić jako przyczynę, złą konserwację.

Pozostanie jedynie jako przyczyna wada materiału, co można sprawdzić drogą pomiarów i badań laboratoryjnych.

Odnośnie olejów amerykańskich to na rynku naszym znajduje się olej f-my Standard Nobel „Stanavo", który można nabyć we wszystkich stacjach benzynowych tej firmy. Jest to olej b. wysoko wartościowy.

*Odpowiedź 279 (2).* Proszę zdemontować osłony popychaczy i sprawdzić powierzchnie stykowe, między którymi leżą uszczelki. Powierzchnie te winny być równoległe i gładkie. Wrazie stwierdzenia jakichkolwiek zacięć, zwichrzeń itp. należy je bezwzględnie usunąć. Dobre ułożenie uszczelki, i dokręcenie powinny zapewnić całkowitą szczelność.

Do Redakcji „Moto".

Już od dłuższego czasu jestem czytelnikiem „Moto", któremu wiele zawdzięczam, gdyż wiele tajników techniki motorowej przestało być dla mnie zagadką. Dzięki „Moto" powoli lecz stale zdobywam niezbędne, wg. mego zdania, dla każdego wiadomości z zakresu motoryzmu.

Widząc z jakim zaufaniem zwraca się do „Moto" wielu czytelników — motocyklistów i automobilistów tak w sprawach technicznych jak też i innych postanowiłem i ja zwrócić się z prośbą o łaskawe udzielenie mi rady w bardzo kłopotliwej dla mnie sprawie:

Będąc technikiem drogowym zamierzam nabyć do wyjazdów służbowych motocykl, na razie „setkę". Gdybym miał wybrać motocykl większy może prędzej znalazł by się ktoś, kto dał by mi dobrą radę, ze względu jednak na to, że „setki" stosunkowo jeszcze mało są znane o dobrą i fachową jak również bezstronną radę w tych sprawach trudno.

Postaram się skonkretyzować wymagania i warunki jakim powinien odpowiadać motocykl do takich celów do jakich ja zamierzam go używać:

1) mocna konstrukcja ramy i przednich widełek (w ogóle — całość) wytrzymała na wstrząsy, gdyż jeździć będę wyłącznie po wyboistych drogach gruntowych (około 100 km tygod. w sezonie),

2) silnik stosunkowo silny, o łatwym zapalaniu (rozruchu), wytrzymały już nie tylko na wstrząsy ale przede wszystkim odporny na szkodliwe działanie kurzu i błota,

3) konstrukcja zapewniająca łatwą obsługę i dobre trzymanie się maszyny drogi.

Z pośród istniejących na naszym rynku typów, na podstawie opisów maszyn wybrałem 4, są to: S. H. L. z motorem „Viilers - Unit", „Podkowa" z mot. „Viliers", „Perkun" i „Tornedo" z mot. „Sachs" lub „Steinhagen i Stransky". Uprzejmie proszę o udzielenie mi listownie bezstronnej rady, który z tylu ew. innych motocykli mam nabyć.

*L. J.*

P. L. J.

*Odpowiedź 280.* Wszystkie wymienione przez WP. motocykle odpowiadają wymaganiom stawianym przez WP. różnią się jedynie linią, wykonaniem i ceną o której decydować może tylko sam kupujący.

Do Redakcji „Moto".

Posiadam motocykl setkę „Backer" z silnikiem Villiers'a, gaz w rączce. Zauważyłem, iż szczególnie na 2-gim biegu, gdy dodaję dość szybko gazu, — motor nagle słabnie i cichnie i dopiero po pewnym, dość długim okresie czasu, zaczyna pracować silniej.

W znacznie słabszym stopniu występuje to zjawisko na 3-cim biegu, minimalnie zaś na 1-szym.

Czy nie jest to spowodowane nagłym zalaniem świecy większą ilością mieszanki?

Jeśli przyczyna jest innego rodzaju — to jaka i jak jej zapobiec.

*B. T.* Zakopane.

P. B. T. ZAKOPANE.

*Odpowiedź 281.* Powodem zjawiska opisanego wyżej są błędy jakie W. Pan popełnia przy przełączaniu biegu, mianowicie: po włączeniu pierwszego biegu należy stopniowo dodawać gazu w miarę wzrostu szybkości, po osiągnięciu szybkości około *20 km/godz.* włączyć drugi bieg i jak poprzednio gazu dodawać stopniowo, aż motocykl uzyska szybkość około *35 km/godz.* wówczas przełączyć na trzeci bieg i dodając stopniowo gazu doprowadzić go można do szybkości maksymalnej. Raptowne dodanie gazu, na którymkolwiek biegu powoduje dławienie silnika, to znaczy moc silnika jest za mała w stosunku do obciążenia, aby mogła pokonać opory jazdy w sposób nagły, to jest tak jak W. Pan dodaje gazu.

Do Redakcji „Moto".

Mam maszynę Coventry-Eagle 250 cm³. Maszyna dotychczas pracowała bez zarzutu. W ostatnim czasie jednak, zauważyłem że w czasie jazdy gubię mieszankę. Objawy: tylne koło zbryzgane mieszanką nie spalaną wyrzuconą przez rurę wydechową. Pro-

szę uprzejmie o możliwie wyczerpującą odpowiedź — jaki jest powód tego niedomagania i w jaki sposób przystąpić do naprawy. 2) Jaka jest opinia o maszynie owej marki? i o nadesłanie miesięcznika pod moim adresem:

*P. Gostyński*

P. PPOR. GOSTYŃSKI
W RAWICZU.

*Odpowiedź 282 (1).* Szkoda, że W. Pan nie napisał nam ile km przeszła ta maszyna. Prawdopodobnie dość dużo i pierścienie tłokowe są zużyte, nieszczelne, mieszanka po wybuchu przedostaje się ponad tłok i zostaje wyrzuconą kanałami do rury wydechowej. Proszę zdjąć cylinder, pierścień tłoka. Następnie pierścień proszę ułożyć po kolei do otworu cylidra, tak, aby leżały dokładnie w płaszczyźnie prostopadłej do osi cylidra i proszę zmierzyć szczelinę na zamku każdego z tych pierścieni. Jeżeli szczelina ta będzie większa niż 0,5 — 0,7 mm. pierścienie należy wymienić na nowe.

*Odpowiedź 283 (2).* Motocykle tej marki mają dobrą opinię i są w klasie motocykli szeroko rozpowszechnionych.

Do Redakcji „Moto".

Zdarzył mi się następujący wypadek. Nie mogę zapuścić dwutaktowej 250 cm³ maszyny, wlałem nieco benzyny do cylindra i po chwili przy zapuszczeniu nastąpił wybuch, którego następstwem było wyrwanie cylindra z karteru, uszkodzenie podstawy cylindra w miejscu otworów dla śrub w trzech miejscach, zerwanie się trzech śrub z karteru a część ściętej czwartej śruby pozostała w karterze nadto zgięła się i popękała izolacja świecy oraz pokruszył się tłok. Koniecznym jest zmiana tłoczka oraz przeszlifowanie cylindra. Czy można przeszwejsować miejsca wydartych otworów u podstawy cylindra, chcąc uniknąć zmiany cylidra? Czy można i gdzie wypełnić wyrwy w aluminiowym karterze. Nowy karter kosztowałby 100 zł, ile kosztowałoby wypełnienie braków w aluminiowym karterze nie wiem. Gdzie najtaniej i najlepiej szlifują cylindry silników i jakie firmy są znane redakcji „Moto" jako solidne. Wybuch nastąpił przy pierwszej próbie zastosowania górnego smarowania grafitem koloidalnym — do mieszanki 1/16 Patent Castrolu z benzyną dodałem na 7 litrów jedną miareczkę „Hadurolitu" — powstała trudność uruchomienia silnika, wlałem nieco tejże mieszanki do cylindra i przy zapuszczaniu nastąpił wybuch w karterze i wysadzenie cylindra. Czy była to przypadkowa zbieżność czy też mieszanka benzyny z Patent Castrolu" i grafitem koloidalnym zwiększyła siłę wybuchową benzyny lub spowodowała opóźnienie się spalania tejże i wybuch w karterze? Wybuch był tak silny, że wyrwał wszystkie śruby, jak nożem uciął, oraz wyłamał w trzech miejscach podstawę cylindra a tłoczek wyszczerbił się przy upadku cylindra z powrotem na karter — wszystko to stało się nagle jakby zwielokrotniony był co do siły wystrzał w karburator. Mieszanki wlałem do cylindra nie więcej niż naparstek, zapłon był opóźniony, kompresja przed zastosowaniem „Hadurolitu" dobra a po zastosowaniu wbrew oczekiwaniu raptownie spadła co tłumaczyłem sobie zwiększoną przenikliwością benzyny na cząsteczkach grafitu jako pierwsze stadium zjawienia się tej domieszki w mieszance. Zamiast jednak reklamowanego zwiększenia mocy silnika w normalnej pracy nastąpił szkodliwy wybuch mieszanki w cylindrze i karterze, co może należy do normalnych niebezpiecznych pierwszych chwil stosowania grafitu koloidalnego w mieszance „Patent Castrol'ejem".

*M. Zempliński*

P. MARIAN ZEMPLIŃSKI
Z DZIAŁOSZYNA.

*Odpowiedz 283 (1).* Zapewne W. Pan jest niezadowolony, że tak długo nie otrzymywał odpowiedzi na swój list. Bardzo przepraszamy, ale zwłoka nastąpiła skutkiem dość trudnego tematu jaki dostarczył nam list W. Pana. Temat ten wymagał omówienia w szerszych kołach fachowców i specjalistów, ze względu na okoliczności, w jakich wypadek ten miał miejsce. Z opisu W. Pana wynika, że żaden z użytych preparatów zjawiska tego wywołać nie mógł. Musiał istnieć jakiś składnik silnie detonujący o istnieniu którego W. Pan nie wiedział, albo zapomniał nam o nim napisać. Względnie zaistniał zbieg okoliczności to znaczy stosunkowo duże naładowanie komory kompresyjnej przy już znacznie nadwyrężonej podstawie cylindra. Jeśliby W. Pan miał jakieś dodatkowe wyjaśnienia, któreby mogły sprawę wyjaśnić prosimy nam podać.

*Odpowiedź 284 (2).* Szlifowanie cylindra i dorobienie nowego tłoka podejmie się f-ma B-cia Klimaszyk w Poznaniu i zamówienie wykona solidnie. Naprawę uszkodzonego karteru i cylindra podejmie się f-ma Wojnowski w W-wie, ul. Wolska 30.

Do Redakcji „Moto".

Siedząc na zapadłej prowincji jestem skazany na łaskę domorosłych pseudomechaników, którzy nie mają na tyle cywilnej odwagi by się przyznać, że czegoś nie potrafią zrobić, psują maszyny narażając na zbyteczne koszty. Jestem w poważnym kłopocie, a nie chcę korzystać z usług tych majstrów, uprzejmie proszę o łaskawe pouczenie jakie przyczyny składają się na nieprawidłową pracę mego motocykla i jak temu zaradzić.

Historia przedstawia się następująco: w zeszłym roku wiosną kupiłem zupełnie nowy motocykl małolitrażowy 150 cm marki „Niemen" z silnikiem Villiers'a, skrzynka biegów nie zblokowana z silnikiem. Motocykl chodził świetnie około tygodnia (zaznaczam, że używałem oliwy kupowanej na wagę z beczki, gdyż w plombowanych bańkach nie mogłem dostać) poczym na trzecim biegu na cięższej drodze, pagórek itp. a czasem i na gładkiej jak stół drodze silnik tracił obroty i dusił się, poczym można było „kopać" setki razy bez skutku, a po pewnym czasie gdy silnik ostygł od pierwszego zapuszczenia palił i szedł świetnie, żadnej reguły nie dało się ustalić, po kilku tygodniach, po przejechaniu 9 km. zatrzymałem się na godzinę (przez cały czas jazdy motor pracował świetnie) pozostawiając motocykl na silnym bardzo chłodnym wietrze (szybko ostygł motor) gdy chciałem ruszyć, nie mogłem ruszyć starteru, również bez skuteczne było pchanie matocykla z góry. Wróciłem tryumfalnie parą koni wozem; sprowadziłem mechanika, przez świecę nalelíśmy nafty i z trudem udało się wyjąć tłok z cylindra, przy oględzinach stwierdziliśmy, że ściany tłoka, cylindra, a nawet i korbowód są pokryte brunatnym nalotem o wyglądzie zbliżonym do celuloidu względnie gumy, nalot dało się usunąć szmatką umaczaną w benzynie, przy czym po dokładnym obejrzeniu stwierdziłem, że powierzchnia jak tłoka tak i ścian cylindra jest zupełnie gładka lśniąca nie zauważyłem żadnych ani rys ani też ciemnych plam. Po dokładnym obmyciu i oczyszczeniu motor złożyłem (w tymże czasie otrzymałem już olej w bańkach plombowanych i od tego czasu już innego nie używam) sporządziłem nową mieszankę i motocykl przeszedł 2500 km bez zatrzymania się, ciągnął świetnie, palił od pierwszego kopnięcia. Zapomniałem zaznaczyć, że przy tym czyszczeniu zamieniłem również świecę.

Już jesienią dałem tuż przed wyjazdem i nie mając czasu samemu to zrobić, przeczyścić karburator, z tym skutkiem, że został przebity pływak, zauważyłem to dopiero w czasie jazdy, gdy benzyna zaczęła przelewać się przez karburator, ponieważ nie mogłem wracać pojechałem dalej co kilkanaście kilometrów wylewając benzynę z pływaka. Po przyjechaniu na miejsce kazałem zalutować pływak „wielki" mechanik wlutował mi ponadto w otwór głównego powietrza gęstą siatkę jako namiastkę filtra powietrznego, gdyż takowego nie posiadam. I tu zaczęły się znowu zmartwienia, już po paru km. jazdy, gdy się tylko dodało „gazu" motor się dusił, tracił szybkość obrotu, siłę, gasł, a potem trzeba było godzinami kopać bez względu na to czy był zimny czy też rozgrzany, lecz i w tym wypadku żadnej reguły nie można było ustalić, raz szedł świetnie, raz nie ciągnął pod górę trzecim biegiem, raz gasł na gładkiej drodze, na trzecim biegu, a przy przejściu na drugi lub pierwszy nabierał szybkości, to znowu żadne kombinacje biegów nie pomagały i motor gasł, najczęściej wystarczało co kilka metrów dodawanie, a następnie ujmowanie „gazu" i motor ciągnął, ale gdy zgasł to trzeba było godzinami poprostu kopać i to czasem zapalił, a był wypadek że i nie zapalił.

Przyszła zima postawiłem motor wg. wszelkich przepisów na zimowe leże, za wyjątkiem zdjęcia cylindra, między innymi zdjęcia cylindra nie

chciałem powierzać partaczom, usunąłem tylko siatkę z dopływu głównego powietrza.

Dziś po półrocznym postoju i usunięciu siatki jest o tyle lepiej, że jak motor zaczyna tracić siłę na trzecim biegu to wystarczy przerzucenie na trójkę i potem znowu na dwójkę i znowu ciągnie dobrze ale tylko przez klikadziesiąt metrów, czasem wystarczy zalewanie lub ujmowanie gazu, by motor szedł dobrze; pali doskonale.

Z jednej strony mam wrażenie, że przyczyną tych niedomagań jest za ciężki pływak, a czasem robi wrażenie, że cylinder ma za duży luz.

Prosiłbym o łaskawą analizę moich, może bardzo naiwnych pozbawionych logicznego uzasadnienia uwag i udzielenie mi porady — ponadto proszę o wskazanie firmy gdzie mógłbym nabyć nowy pływak (pisałem już do „firmy Krupki", lecz otrzymałem odpowiedź, że takowych nie posiada oraz o opis karboratora Villiers'a i sposobu takowego regulacji przy pomocy igły przystosowanej do ręcznej regulacji. *Czesław Kozłowski.*

## P. CZESŁAW KOZŁOWSKI Z GŁĘBOKIEGO.

*Odpowiedź 285.* List W. P. podzielimy na dwie części. Pierwsza część kończy się w momencie kiedy zaczęła się tragedia z gaźnikiem. Kłopoty jakie W. P. sprawiał motocykl w tym okresie pochodzą skutkiem stosowania oleju w złym gatunku, czego proszę unikać w przyszłości. Warto ponieść trud związany ze sprowadzeniem oleju właściwego niż niszczyć silnik stosując marny olej.

W drugiej części kłopoty spowodowane zostały lutowaniem uszkodzonego pływaka. Pływak wyważany jest fabrycznie z dokładnością ± 5 gramów, zmiana ciężaru pływaka powoduje zaburzenia w dopływie paliwa, następnie w pracy gaznika a zatem w pracy silnika, który szybko nagrzewa się i traci moc. Proszę zamienić pływak naprawiony na nowy, a defekty i kłopoty z tem związane ustaną. Pływak do gaźnika Villiers otrzyma W. P. w f-mie B. Waśkiewicz i S-ka w W-wie, ul. Kredytowa 5.

Do Redakcji „Moto".

Przed miesiącem nabyłem motocykl „Ariel" 350 cm³, na którym jeżdżę z pasażerem o wadze prawie 100 kg po niezbyt dobrych drogach.

W pierwszym dniu jazdy zerwały się 2 sprężyny w tylnym siodełku. Firma zamieniła mi na nowe siodełko, którym cieszyłem się tylko tydzień, gdyż uległo ono powyginaniu. Firma proponuje mi nabycie b. drogiego siodełka zagranicznego.

Uprzejmię zapytuję:

1) czy są krajowe siodła tak mocne jak zagraniczne i tańsze od nich,
2) jaka firma mogłaby mi wykonać specjalne siodło dla mojego ciężkiego pasażera.

## P. WILCZYŃSKI — WILNO.

*Odpowiedź:* Przy nabywaniu motocykli z wyposażeniem należy zwracać uwagę i nie pozwolić sobie dodać bylejakiego siodła anonimowej produkcji. Należy żądać siodeł z marką fabryczną, gdyż za takie siodło fabryka bierze odpowiedzialność.

Mamy siodła krajowej produkcji, które nie ustępują zagranicznym, a są od nich tańsze o 50%. Radzimy WPanu zwrócić się do Zakładów Motoryzacyjnych „Pleska" w Warszawie, Wronia 6,które produkują siodła ze sprężynami resorowymi i ściskowymi, nieulegającymi zerwaniu. Też sama firma może wykonać WPanu na zamówienie siodło specjalne.

## P. Ł. Z. Z WEJHEROWA.

Zapytuje Pan co znaczy określenie **„liczba oktanowa"**. W odpowiedzi zamieszczamy przedruk artykułu inż. R. Sosińskiego wydrukowany w dziale sportu motocyklowego ‚Kuriera Porannego" — pod tytułem **„Co to jest liczba oktanowa"**.

Czytując artykuły na temat paliwa do silników samochodowych względnie motocyklowych spotykamy się niejednokrotnie z określeniem „liczba oktanowa". Ponieważ pojęcie to zaczyna coraz bardziej popularyzować się nie od rzeczy będzie przedstawić na łamach naszego dodatku motorowego rolę i znaczenie tego spółczynnika charakteryzującego paliwo.

Sięgnijmy nieco wstecz, aby w kilku słowach przedstawić ewolucję jaką przebył w ciągu ostatnich kilkunastu lat silnik benzynowy. Silnik ten w pierwszych samochodach posiadał imponującą wagę, zaś moc jaką rozwijał nie przekraczała kilku koni mechanicznych. Współczesne silniki samochodowe rozwijają moc kilkudziesięciu koni przy tej samej mniej więcej wadze, przy tym w wykonaniach specjalnych (maszyny wyścigowe) moc ta niejednokrotnie przekracza znacznie 100 koni mechanicznych.

Na postęp ten w głównej mierze wpłynęły: wzrost stopnia sprężenia oraz wzrost obrotów silnika. Stopień sprężania silnika zwiemy — jak wiadomo — stosunek objętości jakie wyznaczają dwa krańcowe położenia tłoka w tzw. górnym i dolnym martwym punkcie.

Jeszcze kilkanaście lat temu stosunek ten nie przekraczał 1:4 podczas gdy dzisiaj nawet zwykłe maszyny turystyczne mają często stosunek ten o wartości 1:6,6 lub nawet 1:7.

Powiększenie stopnia sprężania wpływa nader dodatnio nie tylko na powiększenie mocy silnika, ale powoduje również polepszenie sprawności termicznej silnika. Porównywując między sobą dwa jednakowe silniki równej mocy, z których jeden posiada stopień sprężania 1:4 podczas gdy drugi 1:6, stwierdzamy, że przy tej samej szybkości drugi z nich zużyje 25% paliwa mniej na konia i godzinę. Jest to więc oszczędność nie do pogardzenia.

Bylibyśmy jednak w błędzie, sądząc, że podwyższenie stopnia sprężania daje nam nieograniczoną możność oddziaływania na jego moc, sprawność itp. W istocie bowiem kres kładzie temu względnie szybko rodzaj użytego paliwa.

Przy podwyższaniu stopnia sprężania występują mianowicie pewne zjawiska w procesie paliwa i to w sensie nader szkodliwym dla pracy silnika. Występują objawy detonacji mieszanki. zapalonej w cylindrze silnika polega na tym, że proces spalania, który do pewnego stopnia sprężania przebiega w sposób regularny, po przekroczeniu tego sprężania przybiera charakter gwałtowny. Następuje momentalny i ogromny wzrost ciśnienia w cylindrze, który w formie uderzenia na tłok przenosi się na inne organa silnika. Nienormalny wzrost ciśnienia pociąga za sobą wyparcie smaru wypełniającego mikroskopijne szczeliny między trącymi się powierzchniami i przyśpiesza ich zużycie. Praca silnika staje się nierówna, zaczynają występować stuki, przy tym na dobitkę silnik zaczyna się grzać nadmiernie co w dalszym ciągu wystawia na ciężką próbę wszelkie jego organy.

Samozaplon mieszanki występuje na skutek ogromnych temperatur wewnątrz cylindra, jednak w spotykanych silnikach samochodowych jest on zjawiskiem raczej rzadkim gdyż zazwyczaj poprzedza go detonacja.

Na zjawisko detonacji ma również pewien wpływ szereg czynników o charakterze mechanicznym jak kształt głowicy silnika, miejsce umieszczenia świecy w cylindrze itd. Wszystkie one jednak nie dają dużych możliwości w kierunku usunięcia zjawiska detonacji.

Pozostaje zatem paliwo, na które zwrócono szczególną uwagę przy poszukiwaniu środków zaradczych. Okazało się mianowicie, że benzyna używana powszechnie do napędu silników samochodowych i motocyklowych odpowiadała wymaganiom jedynie przy niewysokim stopniu sprężania. Przy podwyższeniu stopnia sprężania występowały natomiast wszystkie opisane powyżej niedogodności, czyniąc iluzorycznym zysk osiągnięty na tej drodze. Początkowo usiłowano zmienić te niekorzystne własności benzyny przez dodawanie do niej różnych domieszek (czteroetylek ołowiu, karboetylek żelaza itd.) — okazało się jednak, że pociąga to za sobą nowe kłopoty.

Ostatecznym rezultatem tych badań było zastosowanie do napędu silników samochodowych i motocyklowych mieszanek z połączenia benzyny z benzolem (tzw. mieszanka trójskładnikowa).

Na tle tego zagadnienia przedstawionego w dużym skrócie powstała potrzeba oceny paliwa pod względem jego własności antydetonacyjnych. Rolę tę spełnia tzw. liczba oktanowa paliwa. Jest to mianowicie pewien współczynnik, który otrzymujemy porównywując interesujące nas paliwo z pewnym paliwem typowym, którego własności antydetonacyjne są nam dokładnie znane. Tym paliwem typowym jest mieszanina dwu węglowodorów (heptan i izooktan) z których jeden jest nader podatny do detonacji, podczas gdy drugi bardzo oporny. Mieszając w rozmaitych proporcjach te dwa produkty można otrzymać cały szereg paliw, z których każde będzie stanowić pewien ściśle określony

typ, o znanych własnościach antydetonacyjnych. Jeśli jakieś paliwo posiada liczbę oktanową np. 70 to oznacza, że jego własności antydetonacyjne odpowiadają takiemu paliwu, które składa się z 70 części izooktanu i 30 części heptanu.

Liczbę oktanową paliwa określa się eksperymentalnie, przy pomocy pomiarów dokonywanych na specjalnym silniku, zasilając go raz paliwem badanym, a następnie paliwem typowym, tak dobieranym aby osiągnąć identyczne warunki pracy silnika.

Liczba oktanowa benzyny okazuje się niewysoka: nie przewyższa mianowicie 60. Paliwa odpowiednie dla współczesnych silników samochodowych i motocyklowych powinny mieć liczbę oktanową powyżej 70. Warunek ten spełniają opisane mieszanki, których liczba oktanowaprzewyższa 85.

Polskie rafinerie nie okazują dotychczas większego zainteresowania liczbą oktanową, sprzedawanych przez siebie paliw i nie informują w sposób naukowy nabywcy, jaki produkt otrzymuje on za swoje pieniądze. Miejmy nadzieję, że stan ten w związku z ogólnym rozwojem motoryzacji ulegnie zmianie na lepsze, podnosząc uświadomienie techniczne szerokich warstw społeczeństwa interesujących się motoryzacją".

## SPORTOWCOWI Z ŁOMŻY.

Zapytuje Pan, jak sobie dawać rady z sennością podczas długich raidów. Jest to rzecz zupełnie indywidualna i zależy w zupełności od usposobienia kierowcy. Pozwolimy sobie tu podać rady naszych asów automobiłowych:

— Najlepsza rada — to wozić jeża — żartuje p. Aleksander Mazurek, zwycięzca Rallye Północnej Afryki. Senność mi zresztą nie dokucza, nabrałem treningu w drodze do Afryki.

— Śpiewam na dwa głosy z moim pasażerem — mówi doskonały kierowca czeski p. Formanek. Nie używam nigdy czarnej kawy, gdyż drażni mi serce.

— Cucę się zimnym powietrzem, gdy już czuje, że zaczyna mnie ogarniać senność — zwierza się doskonały kierowca Fiata Włoch Ghisalba.

— Gwiżdżę — odpowiada poprostu p. Szachowski dzielny kierowca Skody— wygwizduję wówczas wszystkie przeboje z ostatniego roku.

— Najlepszy emetyk to śpiew piosenek wojskowych — twierdzi inż. Połturak, zawodnik lwowski. — Nieraz muszę wyśpiewywać dwukrotnie cały repertuar, którego nauczyłem się na wojnie.

— Jak najwięcej rozmawiać! — mówi jedyny zawodnik wojskowy kpt. Kossowski. Ten „stary" wojak ma niewyczerpany zapas anegdot i historii ze swej bujnej wojennej przeszłości, opowiada przy tym niezwykle żywo i interesująco.).

— Dodaję wówczas gazu — to najlepsze lekarstwo! — twierdzi inż. Marek, kierowca Chevrolety.

P. Stefan Pronaszko (Renault), inż. L. Borowik i wielu innych są zwolennikami zimnych pryszniców powietrza. To najlepiej cuci.

Czarna kawa też ma zwolenników, aczkolwiek znacznie mniej. Tej grupie przewodzi p. St. Prądzyński, kierowca Skody.

Metodę inż. Marka, zwiększania wówczas szybkości, stosują kierowcy takiej klasy, jak inż. Krzeczkowski, Jaś Ripper i por. Kołaczkowski.

Pani Stella Zagórna nie używa kawy ani żadnych środków działających na system nerwowy. Lubi w chwilach ogarniających ją senność jeść pomarańcze lub inne owoce albo ssać cukierki, choćby landrynki.

A więc wybór wielki.

Pozostaje zastanowić się tylko jaki sposób najbardziej będzie Panu odpowiadał.

(przedruk z „Dobrego Wieczoru).

## CIEKAWOSTKI Z SZEROKIEGO ŚWIATA.

Niemiecka młodzież, zgrupowana w organizacji Hitler - Jugend miała wnieść do odpowiednich urzędów prośbę o stworzenie typu „motocykla ludowego" — na wzór niemieckiego ludowego samochodu. Byłby to motocykl dla jazdy wyszkoleniowej szosowej i terenowej, o skrajnie prostej konstrukcji, w cenie najwyżej 150 marek. Obecnie najlżejsze niemieckie motocykle 100 ccm kosztują minimum 250 — 280 marek, co nie jest ceną do przyjęcia przez większość młodych niemieckich kandydatów na motocyklistów. Należy podkreślić, że na 100.000 członków wspomnianej organizacji zaledwie 2.000 posiada własne lekkie motocykle. Według wszelkiego prawdopodobieństwa projekt „przejdzie" i problem ludowego motocykla niemieckiego zostanie zrealizowany. Oto dowód, że pomimo silnego rozwoju swej motoryzacji, wszelkimi siłami dążą Niemcy do dalszego wzmacniania swych pozycji motorowych. U nich panuje wielkie zrozumienie doniosłości motocyklizmu, jako wyszkoleniowego środka dla tysięcy przyszłych automobilistów... *M.*

## RÓŻNE WIADOMOŚCI Z ZAGRANICY.

*Cambridge - Oxford.* Rywalizacja sportowa dwu sławnych uniwersytetów angielkich przeniosła się i na teren sportu motocyklowego. W pierwszym biegu zebrali laury zwycięzcy Oxford, w drugim Cambridge.

---

*Szybkości osiągane na ścianie śmierci.* Pomiar wykazał szybkość 42 km/godz. Z obliczenia wynika, że siła cisnąca motocykl do ściany wynosi wtedy 705 kg, kąt nachylenia motocyklisty do poziomu jest 14 stopni. Przy szybkości 100 km/godz. kąt ten będzie tylko 4 stopni, lecz siła cisnąca równa odśrodkowej wzrośnie do 3900 kg, czego nie wytrzyma ani ściana ani motocykl.

Zabrudzony olej daje po filtracji doskonały smar dla silników. To też w Niemczech istnieje silna propaganda za oszczędzaniem oliwy. Czy u nas nie należałoby też wzmóc poczucie solidarności gospodarczej?

---

*Szkło giętkie.* Badanie nad szkłem w Instytucie Franklina w Philadelphii doprowadziło do znalezienia szkła o giętkości 10 razy większej niż dotychczas znanych. Kula żelazna, o ciężarze 250 g, rzucona z wysokości 10 m na płytę z nowego szkła lekko ją tylko odgięła.

---

*Fajka dla motocyklistów.* Popiół z zwykłej fajki może oślepić motocyklistę. To też pewna firma francuska produkuje fajkę osłoniętą.

---

*Mała Gilera.* Na warsztacie konstruktora znajduje się obecnie mała Gilera 250 $cm^3$ z kompresorem — Moc obliczona wynosi 42 KM.

---

*Jack Sangster* właściciel firmy ARIEL i TRIUMPH zakupił w tym roku i New Imperial.

---

*Fabryki motocykli Calthorp* i Douglas połączyły się w jeden koncern. Narazie wyrabia się Douglas 250 i 500.

*Gilbert Smith,* jeden z dyrektorów Nortona, już jako chłopiec interesował się motocyklem. Ze szkoły wprost poszedł do Nortona. Mając 27 lat został dyrektorem. Czyżby Nortony były takie dobre dlatego, że tak młodych mają dyrektorów?

---

W Halle w Niemczech wystawia się na widok publiczny kierowców, którzy po pijanemu prowadzili pojazd.

---

Pierwsza autostrada w Ameryce połączy Pittsbourg i Harrisbourg oddalone o 260 km. Koszt wyniesie 60 miljonów dolarów.

---

Niektóre motory A. B. C. $400^3$ osiągały maksymalnie 12000 obr/min.

---

Sprzedaż i reperacje motocykli zatrudnia w Anglii 100000 osób.

---

Japońska autostrada z Tokio do Fukuska o długości 1075 km zbudowana będzie na zasadzie doświadczeń niemieckich.

---

W Pradze krąży cyclecar o wysokości 98 cm, wadze 100 kg, poruszany silnikiem 175 $cm^3$. Szybkość średnia wynosi 65 km/g.

**W dniu 16 lipca rb. odbędzie się w Alei Niepodległości w Warszawie wyścig motocyklowy, organizowany przez Klub Motocyklowy Z. S. Warszawa.**

**Pożądany jak najliczniejszy udział zawodników.**

# Bibliografia

*Motor Cycle Nr 1884-18.V.39.*

**Życie objeżdżacza motocykli — str. 2, rys. 3.**

Ciężka i odpowiedzialna jest praca objeżdżacza motocykli. Wymaga umiejętności skupienia uwagi, doskonałej znajomości motocykla i dużego poczucia odpowiedzialności, przy tym silnej woli, któraby niezależnie od pogody i nastroju pozwalała na czujną kontrolę zachowania się silnika i jego najdrobniejszych niedomagań. Narzędziami pracy są zapas oliwy i pełny zespół kluczy śrubowych. Badanie wstępne polega na skontrolowaniu działania hamulców, naciągu łańcucha napędowego, ciśnienia w kołach. Kontrola właściwa dąży do doprowadzenia motocykla do stanu, za który firma gwarantuje, a więc polega na zbadaniu sterowania, hamulców, szczelności tłoka, gaźnika przy wolnym biegu i przy zrywie, badanie słuchem reakcji amortyzatorów wideł, skrzynki biegów i zmiany ich. Niektóre firmy kończą próbną jazdę wjazdem na stromy pagórek. Najciekawszą jest praca przy badaniu nowego modelu.

**Śledzenie zgrzytów, występujących przy pracy motocykla — str. 2. rys. 2.**

W używanej maszynie zawsze istnieją szmery i zgrzyty. Zaczyna się od tabliczki numerowej, która wskutek wibracji albo odgina się w bok albo uderza o błotnik. Trudne do wykrycia skrzypiące odgłosy daje sprężyna przedniego widelca. W fabryce umocowano sprężynę za wysoko wskutek warstwy emalii. Po pewnym czasie, emalia się odbija i powstaje luz między umocowaniem i końcem sprężyny. Należy przyśrubować sprężynę niżej. Czasem bywają drgania, pochodzące od rezanansu. Należy wtedy zmienić masę umocowań przyrządów przez dodatkowe umocowania. Gdy sztyft się obluzuje, należy wyborować odpowiednio większy otwór dla grubszego sztyfta. Nie możliwe prawie jest rozróżnić akustycznie luz w tłoku od luzu w łożysku dolnym. Najczęstsze źródła odgłosów są uderzenia między reflektorem a kierownikiem i przednim błotnikiem a bardzo częstym skrzynka z narzędziami.

**Objeżdżanie Red Panther 248 $cm^3$ model na rok 1939.**

Model ten odznacza się uderzająco cichą jazdą i doskonałym zrywem. Przyśpieszenie od 25 — 48 km/g. na drugim biegu w ciągu 5 sek., od 32 — 80 km w ciągu 14 sek. Największa szybkość osiągalna na pierwszym biegu 54 km/godz. na drugim 81 km/godz. Na 3 biegu największa szybkość pomierzona 98 km/godz. średnia na 400 metrach 96 km/godz. w ciągu $19^2/_5$ sek. Zahamowanie z szybkości 48 km/godz. na 3 biegu na odległości 9,5 m.

**Grand Prix Irlandii — str. 1,5 fot. 3.**

H. Montgomery na Red Hunter 348 Ariel osiąga 100 km/godz. i zdobywa Grand Prix po raz pierwszy w życiu. Największa prędkość i rekord odcinkowy zdobył St. Woods na Velocette 348 $cm^3$.

**3 nowe Calthorpes — str. 1, fot. 2.**

Opis górno-zaworowych modeli 250, 350 i 500 $cm^3$.

**Mój tydzień w Szkocji — str. 3, fot. 5.**

Wrażenia z uciążliwej lecz wesołej jazdy terenowej 6 dniowej Six Days' Trial.

*Motor Cycle Nr 1885-25.V.39.*

**Nowoczesne silniki motocyklowe — str. 4, rys. 6 perspektywicznych.**

Opis silnika „Ulster" Rudge 499 $cm^3$. Dane techniczne b. sprawnej jednostki seryjnej. Szczegółowy opis czterozaworowego silnika. Głowica półradialna, strona wlotowa jest powierzchnią płaską, wylotowa częścią kulistej. Zamiast jednego zaworu wylotowego dużego dwa małe, co pozwala na utrzymanie niższej temperatury głowicy. Zawory wylotowe skierowane są radialnie, wloty równoległe. Przez to świeca może być umieszczona centralnie, bez obawy osłabienia wytrzymałości głowicy. W sumie otrzymuje się silnik b. elastyczny. Zawory i sprężynki są z lekkiego metalu, głowica z lekkiego stopu RR 50. Siodełka zaworów z stali austenitycznej. Dla ich osadzenia wyzyskano zjawisko skurczu siodełka przez różnicę temperatur. Wylotowe zawory ze stali KE 965; wlotowe ze stali niklowej, hartowanej. Grzybki zaworów bardzo małej średnicy. Świeca typu długiego (14 mm) ustawiona prostopadle w otwór cylindra. Cylinder ze stali niklowo-chromowej. Koła rozpędowe ze stali kutej. Opis szczegółów urządzenia smarowniczego. Przy 5000 obr/min. rozdział smarów na części ruchome jest taki, że 12 jednostek/godz. idzie do głowicy cylindra, 2,5 j./godz. na ścianki cylindra i 13 j/godz. na wał. Zestawienie materiałów konstrukcyjnych użytych do wyrobu części związanych z smarowaniem tłoka i pierścieni.

**Grand Prix północno - wschodniej Anglii — str. 2, fot. 3.**

Opis raidu o Grand Prix. Zwycięscy: na maszynie Triumph 500 jedyny, który skończył jazdę w tej klasie i Velocette 350; Excelsior 250.

**Objeżdżanie motoroweru modelu 1939 H. E. C. — str. 2, rys. 3.**

Opis motoroweru z silnikiem łatwo zdejmowalnym. Głowica ze stopu aluminiowego, tłok z żelaza lanego łożysko kulkowe wału. Łańcuch podwójny w skrzynce ze stopu aluminiowego, gaźnik typu AMAC. Magneto w kole rozpędowym dla bezpośredniego zapłonu. Pewny start zimnej maszyny przy pedałowaniu odpowiednim dla szybkości 10 km/godz. Spółczynnik sprężania silnika 4 : 1 Szybkość maksymalna 56 km/godz., średnia 40 km/godz. Hamowanie pewne nawet na mokrym asfalcie. Długość drogi zahamowania z szybkości 32 km/godz. 5 metrów.

*Motor Cycle Nr 1886-1.VI.1939.*

**Resorowanie tylnego koła motocykla Sunbeam — str. 1 rys. 4.**

Amortyzatory typu sprężynowo-suwakowego na dwuch silnych ramionach rurowych umocowanych zaraz za skrzynką biegów. Umocowanie na łożyskach wałkowych. Zawieszenie takie sprawia, że największe odchylenie w górę i w dół są rzędu 7,5 cm; na drobnych przeszkodach nie ma wcale drgań.

**Koniec wyścigów w Donington.**

Zwycięscy w 8 okrążeniach: L. I. Archer. New Imperial 249 w czasie 22 min. $55^3/_5$ sek. szybkość osiągnięta 105 km/g.; Goodman na Velocette 348 w czasie 21 min. $14^4/_5$ sek. z szybk. 112 km/g.; Locket na Norton 480 w czasie 20 min. 39 sek. z szybk. 116 km/g; Daniel na Norton 490 w czasie 20 min. $25^2/_5$ sek. z szybk. 118,0 km/g.

**Uwagi o trzymaniu się drogi motocykla.**

Autor omawia kwestię resorowania tylnego i przedniego. Poddaje krytyce kwestię resorowania tylnego, przynajmniej w obecnym wykonaniu konstrukcyjnym sprężynowo - suwakowym. Żąda bardziej miękkich sprężyn dla przedniego widelca. Według opinii autora (Torrens) pasażer na siodełku tylnym nie korzysta wcale z resorowania tylnego koła. Cały problem resorowania tylnego zdaniem Torrensa jest w stadium prób i badań.

**Nowoczesne silniki motocyklowe.**

Silnik konstruowany przez inżynierów motocyklistów. Różni się nieco od typu normalnie budowanego. Rolki łożyska korbowego nie posiadają wieńca co pozwala na zwiększenie ich ilości i na lepsze smarowanie łożyska. Rolki toczą się na wymienialnym pierścieniu w główce korbowodu. Uwalnia to od kierowania się przy konstrukcji i obróbce korbowodu względami na toczenie się rolek po powierzchni wewnętrznej główki korbowodu. Tłok typu cylindrycznego a więc o dobrych warunkach przewodności cieplnej. Materiał stop krzemowo-glinowy o małej rozszerzalności. Wałek rozrządczy ze stali UBAS wycięty razem z kułakami' Wytyczną przy konstrukcji były niezawodność działania. Jako szybkość maksymalną przyjęto 104 km/godz. Specjalnością maszyn Red Panter jest pompka o budowie nadzwyczaj protej i o dużej wydajności. Przy 3000 obr./min. daje 7 ? ? /godz. a niema żadnego zaworu ani sprężynki. Zawory silnika wlotowy i wylotowy identyczne i wymienialne. Skrzynki łańcuchowej niema. Smarowanie łańcucha rozwiązane w sposób prosty i dowcipny.

*Motor Cycling 10.V. 39.*

**„Doningtonday" — str. 5, fot. 12.**

Opis wyścigów organizowanych przez Motorcycling dla maszyn seryjnych. Lista zwycięzców i maszyn zwycięskich, czasy i szybkości osiągane, parada fabrykantów motocykli.

**Szkockie Six Days — str. 8, fot. 24.**

Dokładne sprawozdanie z raidu po Szkocji. Lista zwycięskich maszyn z wyszczególnieniem nagród dla firm: A.J S. Ariel, BSA. Bitzer, Coventry, Eagle, Levis. Marchless Norton. O. K. Supreme Panther, Roval, Enfield, Sunbeam, Thiumph, Rudge Velocette.

**Nowości i wzmianki — str. 5, rys. 7.**

Opis resorowania koła tylnego w motocyklu Velocette. Działanie widać z rysnków.

**Objeżdżanie modelu 1939 górnozaworowego Commodore O. E. C. 500 $cm^3$ — str. 3, rys. 7.**

Maksymalna szybkość: 132 km/g. na 1 biegu w ciągu $38^1/_8$ sek. od startu; 112 km/g. na 2 biegu w ciągu $20^4/_5$ sek. od startu; 88 km/g. na 3 biegu w ciągu $10^1/_5$ sek. od startu, osiągnięta szybkość na 400 m 78 km/g. Droga zahamowania motocykla z szybkości 47 km/godz. 9 m.

*Motor Cycling, 24.V.39.*

**Grand Prix Północno zachodniej Anglii. — str. 2½, fot. 4.**

Opis i rezultaty wyścigów.

**Próba nowego modelu BMW „CVB" 250 $cm^3$ — str. 1, rys. 2.**

Opis próbnej jazdy g-zaworowej solówki z napędem kardanowym.

**Miejsca na solówce jest dużo! — str. 2, rys. 4.**

Zasada umieszczania bagażu na motocyklu to absolutne unieruchomienie go w stosunku do ramy i to trwałe nawet na dłuższych raidach i na gorszych drogach. Umieszczenie na Nortonie 2 walizek, aparatu fotograficznego.

**Levis 346 $cm^3$.**

Opis użytkowej maszyny lekkiej, bocznozaworowej, wygodnej i pewnej. Najmniejsza szybkość maszyny 18 km/g na 1 biegu na 3 i 2, 16 km/g i 8 km/g. Motocykl jedzie bez żadnych wstrząsów aż do 80 km/g. Szybkość maksymalna dla biegu 1 — 96 km/g. osiągnięta w ciągu $40^2/_5$ sek.; dla biegu 3 — 80 km/g. osiągnięta w ciągu $23^3/_5$ sek.; dla biegu 2 — 65 km/g. osiągnięta w ciągu $11^2/_5$. Osiągnięta szybkość na 400 m 64 km/g. Droga zahamowania z szybkości 48 km/g. równa 9,25 m.

*Motor Cycling 31.V.39.*

**Raid terenowy Edinburga. — str. 2, fot. 3.**

Opis tras, lista zwycięzców i rezultaty.

**Objeżdżanie Sunbeama z resorowaniem tylnego koła typu sprężynowego — str. 1½, rys. 2 persp. 2 fot.**

Pierwsze wyjazdy próbne modelu z resorowaniem tylnego koła wykazały dobitnie nadzwyczajne wyniki: maszyna jest podatniejsza w prowadzeniu, nagły zryw nie zmienia działania sprężyn, hamowanie staje się bardziej efektywne.

**Rozmówki techniczne — str. 1.**

Pogawędka na temat obróbki cieplnej materiałów konstrukcyjnych motocykla. Nawęglanie polega na nasyceniu wierzchnich warstw stali małowęglistej węglem. Czopy korbowe, kułaki, sworzenie tłokowe, koła zębate nawęgla się, układając je do skrzyń żeliwnych i ogrzewając w piecach do 900⁰ przez kilka godzin. Temperatura ta nie może być przekroczona i należy ją kontrolować. Następnie hartuje się w wodzie lub w oliwie.

**Objeżdżanie Royal Enfield 250 $cm^3$ model S. F. 1939 — str. 3, fot. 4.**

Szybkość maks. na górnym biegu 103 km/g. osiągnięta w ciągu $38^1/_5$ sek. na 3 biegu 80 km/ g. w ciągu 18 sek. na 2 biegu 61 km/g w ciągu $9^4/_5$ sek. Szybkość osiągnięta na 400 metrach 64 km/g. Droga zahamowania z szybkości 48 km/g. 8,5 m.

*Motorevue Nr. 842-28.VI.39.*
Komora wybuchowa w silnikach boczno-zaworowych — str. 1,5, rys. 6.
Bocznozaworowe silniki mimo zalet swych, prostoty i łatwości budowy przeżyły się i wychodzą z użycia; wykazały zbyt małą sprawność. Główną jednak przyczyną tego stanu są detonacje. Autor przedstawia 3 teorie, tłumaczące pochodzenie detonacji w tych silnikach: 1) Gazy wybuchowe zapalają się równocześnie i uderzają w ścianki przez nagłe zwiększenie ciśnienia. 2) Istnieje rezonans między drganiami własnymi ścianek i wibracjami o częstości związanej z ilością drobnych wybuchów, dających w sumie zapłon mieszanki. 3) Przez okienko z kwarcu obserwowano komorę zapłonową. Zapłon mieszanki powstawał w miejscach najbardziej oddalonych od wlotu i powodował powstanie czoła fali płomiennej zwrotnej, która spotykała się z czołem pierwotnego płomienia niezapalającego. Miejsce spotkania się obu fal zaznaczało się lokalnym przegrzaniem ścianek i tłoka. Miejsca te zależały od położenia świecy.

*Motorevue Nr 844-12.V.39.*
Kompresory — str. 1, rys. 3.
Opis silnika Vec Four 500 cm³ A. I. S. przygotowanego dla T. T. Seniorów. Silnik o 4 cylindrach ułożonych w V z kompresorem i chłodzeniem wodą. Kompresor, instrument kosztowny, opłaca się przy dobrym smarowaniu i chłodzeniu. Stosowanie należy ograniczać do wielocylidrowych silników. Autor zaprzecza możliwości podniesienia się zużycia paliwa w silniku z kompresorem, który ułatwia spalanie, ujednolicając mieszankę. Kompresory mogą być odśrodkowe, używane w lotnictwie o ilości obrotów 20000 — 30000 i kompresory dla maszyn wyścigowych, pompa Roota o obrotach normalnych silnikowych. Najważniejsza sprawa, chłodzenie mieszanki skomprynowanej przed jej wejściem do cylindru. Według autora kompresory mają przed sobą dużą przyszłość.
Szlakiem cesarskim — str. 1 fot. 3.
Opis raidu motocyklowego z Paryża do Dakar.
Setka Peugeot.
Opis setki Peugeot 53 LS „Lexe Sport".

*Motorevue Nr 845-19.V.39.*
Camping dla wszystkich.
Autor radzi kupować maszyny o szybkości bardziej zbliżonej do średniej a pewnej i niezawodnej. Wtedy weekendowe wycieczki będą radością niezmąconą postojami mimowolnymi.
Szlakiem cesarskim.
Opis raidu motocyklowego z Paryża do Dakaru na 3 odcinkach z Szkoły Wojskowej do 3000 km.
Nowa setka Aubier-Dunne.
Opis skrzynki 3 biegów, transmisji przez koła zębate, smarowanie, zapalnika, gaźnika.

*Motorevue Nr. 846-26.V.39.*
Szlakiem cesarskim.
Opis raidu z Paryża do Dakaru: odcinek 3000 — 4200 km i 4200 — 5300 km.
Hamulce sprzężone w motocyklach — str. 1, rys. 2.
Ideał urządzenia hamowniczego to hamulce przedni i tylne sprzężone, obsługiwane jednym pociągnięciem, przyczem przedni powinien zacząć działać wcześniej. Natrafia się przy tym na trudności. Siła ręki jest nie wystarczająca dla obu hamulców, siła nogi zbyt mało subtelna. Opis urządzenia dźwigowego dla hamulców sprzężonych w BMW i RUDGE.
Pionowa gra motocykla — str. 1,5, rys. 10.
Autor omawia kwestię resorowania koła tylnego. Uzasadnia konieczność resorowania dla maszyn wyścigowych, uważa za niepotrzebne dla turystycznych. W każdym wypadku konieczna jest stateczność w kierunku bocznym. Nie powinno się więc dorabiać do maszyn gotowych resorowania. Aby nie było gry pionowej, trzeba ciężar zawieszony prowadzić. Do tego służy amortyzator obecnie najczęściej suwakowy. Energia kinetycana przechodzi w ciepło tarcia.

# *Wiadomości o stanie dróg*

## ROZPOCZĘTO ROBOTY DROGOWE.

*Zamknięto ruch na odcinkach:*

*Kielce - Jędrzejów,* (trakt krakowski), na odcinku km. 188 — 218, ze do odwołania. *Objazd:* z Kielc do Jędrzejowa przez Morawice, Kije (kierunek na Pińczów( do Jędrzejowa) zamiast 38 km. traktem trzeba jechać 50 km. wyżej podanym objazdem; odcinek Morawica Kije w stanie niezbyt dobrym) Jadący z Kielc do Chęcin (15km.) muszą objeżdżać drogą i na Morawice do Chęcin (13 km, stan średni).

Ponieważ cały odcinek Kielce — Kraków (117 km, z objazdem 129 km) znajduje się, po wiosennych roztopach, w stanie raczej złym, automobilistom podróżującym z Warszawy do Krakowa zaleca się raczej podróż drogą Warszawa — Częstochowa — Będzin — Mysłowice — Chrzanów — Kraków.

*Sochaczew — Płock.* W związku z gruntownym remontem szosy Sochaczew — Ruszki — Sanniki — Gębin — Łąck — Płock zamknięto ruch dla pojazdów mechanicznych na odcinku od Sochaczewa do Łącka. Dla automobilistów jadących z Warszawy do Płocka najwygodniej jechać na Modlin — Zakroczym — Wyszogród — Bodzanów — Płock (do Modlina nawierzchnia ulepszona, dalej szosa z kamienia tłuczonego w stanie dość dobrym, jedynie kilka kilometrów pod Zakroczymiem w stanie b. złym — odcinek ten jest już obecnie naprawiany, jednakże bez zamknięcia ruchu).

*Strzałkowo — Września.* Na trakcie poznańskim, na odcinku 6 km przed Strzałkowem do Wrześni (24 km) zamknięto ruch aż do odwołania z powodu przebudowy tego odcinka na nawierzchnię gładką *Objazd:* gruntową drogą gminną na Skarboszewo, dalej drogą bitą do Strzałkowa, następnie drogą bitą przez Paruszewo, Graboszewo, Kościanki, Młodziejowice, Gozdowo, Nadarzyce do Wrześni.

*Czekanów — Ostrów Wlkp.* (woj. poznańskie, w pobliżu Kalisza) — przebudowa nawierzchni na odcinku 2 km — objazd drogą powiatową na Lewków do drogi państwowej nr. 16/3, dalej tą drogą przez Franklinów, Szczygliczkę do Ostrowia.

*Morawica — Chmielnik* (na drodze Kielce — Busko) — przebudowa nawierzchni od km 13 do km 31 — objazd drogą powiatową przez Suków — Powierzchnicę do Chmielnika.

*Uwaga! Na wszystkich wyżej wymienionych odcinkach zamknięto ruch aż do odwołania.*

*Pułtusk — Karniewo* — przebudowa nawierzchni, *odcinek zamknięty dla ruchu do 1-go lipca r. b.* Objazd z Pułtuska na Laski — Szelków — Maków lub z Pułtuska na Przewodowo — Gołomin — Karniewo.

*W Tomaszowie Maz.* — budowa wiaduktu kolejowego — objazd miejscowy.

*Pod Częstochową* — przebudowa wylotu z Częstochowy w stronę Radomska i budowa wiaduktu w mieście — objazdy miejscowe.

*Pod Krakowem* — przebudowa wylotu z Krakowa na Myślenice, przebudowa wylotu na Miechów, przebudowa wylotu na Krzeszowice, Chrzanów — objazdy miejscowe.

*Pod Lwowem* — przebudowa wylotu ze Lwowa na Jaworów, Przeworsk — objazd miejscowy.

*Pod Złoczowem* — przebudowa wylotu ze Złoczowa na Zborów, Tarnopol — objazd miejscowy.

*Pod Koziegłowami* (na traktacie Częstochowa — Będzin) — przebudowa nawierzchni na odcinku kilku kilometrów, roboty bardzo zaawansowane, ukończenia przebudowy spodziewać się należy w początkach czerwca r. b. — objazd miejscowy po starej szosie (stan nawierzchni na objeździe zły).

*Pod Mińskiem Mazowieckim* — przebudowa odcinka między Kałuszynem i Mińskiem.

*Pod Błoniem* — przebudowa odcinka w kierunku na Warszawę — objazd miejscowy.

*Pod Łowiczem* — przebudowa odcinka Łowicz — Kutno, objazd drogą bitą na Piątek (Łowicz — Piątek 31 km, stan nawierzchni średni, Piątek — Kutno 23 km, stan nawierzchni średni).

## ZAMKNIĘCIE RUCHU NA DROGACH.

W związku z prowadzeniem w całym kraju robotami drogowymi nastąpiły dalsze zamknięcia ruchu na drogach publicznych.

*W woj. i pow. stanisławowskim* na drodze państwowej nr 9 na odcinku Stanisławów — Bohoradczany km 501 — 507 z powodu przebudowy nawierzchni zamknięto ruch do dnia 30. IX. r. b. Objazd przez m. Radczę i Łysiec.

*W woj. i pow. kieleckim* na drodze państwowej nr 10 Bzin — Sandomierz w m. Bzinie koło Skarżyska z powodu zerwania mostu przez powódź zamknięto ruch do odwołania. Objazd drogą powiatową Suchodniów — Parszów.

*W woj. krakowskim i pow. bielskim* na drodze pow. Bystra — Buczkowice km. 0,3 — 4,3 z powodu całkowitego remontu drogi zamknięto ruch do odwołania. Objazd do Szczyrku drogami bitymi przez Mikuszowice, Wilkowice, Łydogowice do Buszkowic.

*W woj. krakowskim pow. tarnowski* na drodze państwowej nr 12/1 Tarnów — Kraków pod Tarnowem km. 2,4 — 3,3 z powodu przebudowy nawierzchni zamknięto ruch do 30.IX. r. b. Objazd z Tarnowa przez Mościce.



## „CO KAŻDY O MOTORYZACJI WIEDZIEĆ POWINIEN”

Inż. Ryszard Herget, jeden z czołowych bojowników w sprawach motoryzacji, który posiada specjalnie wielkie zasługi na polu propagandy głębszego znaczenia motoryzacji z punktu widzenia rozszerzania podstaw gospodarki narodowej i obrony kraju, jeden z kilku osób, które w okresie lat polityki demotoryzacyjnej nie złożyły broni o lepsze jutro silnika w Polsce, opracował broszurę p. t. „Co każdy o motoryzacji wiedzieć powinien”.

Broszura omawiana, utrzymana w tonie popularnym, daje przegląd rozwoju ruchu motorowego w poszczególnych państwach oraz uwidacznia w sposób przystępny i przemawiający dla laika wielkie korzyści, jakie rozwój motoryzacji przyniósł we wszystkich niemal dziedzinach gospodarki narodowej.

Praca ujęta jest przejrzyście, w sposób przystępny i popularny, w oparciu o fachowe źródła, które przemawiają dobitnie i przekonywująco.

Broszura zaopatrzona jest przedmową napisaną przez Przewodniczącego Międzyministerialnej Komisji dla Spraw Motoryzacji Kraju — wiceministra inż. J. Piaseckiego.

Broszura omawiana nie jest przeznaczona dla fachowców — jej zadaniem jest informowanie przede wszystkim tych, którzy stoją z dala od zagadnień związanych ze sprawami motoryzacyjnymi. Broszurka ta winna znaleźć się przede wszystkim w ręku nauczycieli szkół powszechnych, którzy nie rzadko wykazują zainteresowanie tematem tak bardzo popularnym wśród młodzieży szkolnej, narzekają na brak potrzebnych, popularnie ujętych lecz źródłowych materiałów.

Broszurę „Co każdy o motoryzacji wiedzieć powinien” wydano nakładem Automobilklubu Polski. Jest ona rozsyłana *bezpłatnie* wszystkim osobom, interesującym się zagadnieniami związanymi z motoryzacją.




## „JAZDA SAMOCHODEM I MOTOCYKLEM W CIĘŻKICH WARUNKACH DROGOWYCH.”

W ciągu najbliższych dni ukaże się na półkach księgarskich dawno oczekiwane dziełko pod tytułem „Jazda samochodem i motocyklem w ciężkich warunkach drogowych” w opracowaniu J. Kuleszy na podstawie szeregu prac naszych doskonałych terenowców oraz wydawnictw zagranicznych. Dziełko to, wydane w dwu tomach (jazda samochodem i jazda motocyklem) w ozdobnej okładce kredowej, na doskonałym papierze i bogato ilustrowane całostronicowymi fotografiami, powinno znaleźć się w ręku każdego motorowca, który ma w sobie trochę brawury i w swych wycieczkach motocyklem lub samochodem nie trzyma się niewolniczo szosy.

Dziełko „Jazda sam. i mot. w ciężkich warunkach drog.” zostało opracowane nie na podstawie przesłanek teoretycznych, a głównie na doświadczeniu praktycznym autora i tych wszystkich, na których autorytet powołuje się on w swej pracy. Zawiera ono niewyczerpane źródło cennych wskazówek jak jechać po drogach ciężkich i w terenie i jak sobie dawać radę, gdy na takich drogach utkniemy.

Jest to jedyne dziełko w języku polskim tak wszechstronnie omawiające zagadnienie jazdy terenowej, tymbardziej aktualne, że obecnie wzmaga się z dnia na dzień wśród motorowców zamiłowanie do jazdy terenowej.

Do nabycia we wszystkich większych księgarniach. Skład Główny — Główna Księgarnia Wojskowa w Warszawie. Cena za 2 tomy — 3zł. 60 gr.

## OSTATNI NUMER „AUTA”.

Obfity w treści i bogato ilustrowany ostatni numer „Auta” (Nr 5 maj 1939) przynosi na czołowym miejscu artykuł p. Jerzego Czerepowieckiego p. t. „Dookoła samochodu ludowego” — pierwszą w języku polskim dość gruntowną i obiektywną ocenę prac związanych z budową i wprowadzeniem na rynek niemiecki samochodu ludowego, następnie artykuł p. Bolesława Andrzejowskiego p. t. „Autorytety potwierdzają alarmy” — bardzo udatne zestawienie poglądów wybitnych fachowców w sprawach paliwowych. Dalej znajdujemy interesujące, pierwszy raz publikowane zestawienie sum wydanych na motoryzację w roku 1937-ym, felieton p. Andrzeykowiczówny p. t. „Niespodzianki podwarszawskiej jednodniówki”, w którym autorka „odkryła” ciekawe turystycznie okolice Warszawy, następnie wyczerpujące i ściśle techniczne sprawozdanie z Salonu Samochodowego na XVIII Targach Poznańskich inż. Romana Nowakowskiego, zawierające bardzo wyczerpująco zestawione tabele, podające dokładny opis techniczny i ceny samochodów na rynku polskim, artykuł techniczny p. Seweryna Andrzejewskiego p. t. „Napędzanie samochodów gazem generatorowym”, żywo napisany felieton pani Kannenberg o wyprawie polskich automobilistów na Węgry. Prócz tego numer zawiera sprawozdania z imprez sportowych, które odbyły się w ostatnim miesiącu oraz kronikę ważniejszych wydarzeń z dziedziny motoryzacyjnej i drogowej.

**PRENUMERATA:**

Rocznie . . . . . . . . zł 6.00
Półrocznie . . . . . . . zł 3.00
**Konto rozrachunkowe (tylko dla wpłat prenumeraty) Warszawa I, nr 247.**

**REDAKCJA:**

Redaktor przyjmuje po uprzednim telefonicznym porozumieniu się z zainteresowan. Tel. Nr. 4.14-56. Telefonować w godz. od 16—17.

**ADMINISTRACJA:**

**Administracja jest czynna w poniedziałki, środy i piątki od godz. 18 — 21, Nalewki 4 m. 15. Konto w P. K. O. Nr 22.680.** Telefon Nr. 11.15-25.



*Zakł. Graf. „DRUKPRASA” Sp. z ogr. odp. Nowy-Świat 54. tel. 615-56 i 242-40.*




UZYSKANY WYNIK PRZY ZASTOSOWANIU **OLEJU POLMIN TRISELEKTOL L** W NIEZMIERNIE TRUDNYCH WARUNKACH DŁUGODYSTANSOWEGO RAIDU ŚWIADCZY NAJLEPIEJ O JAKOŚCI TEGO USZLACHETNIONEGO OLEJU AUTOMOBILOWEGO


MOTOCYKLISTY...MOTOCYKLISTY...MOTOCYKLISTY...MOTOCYKLISTY...
Kierujcie się Tabelą Polecającą
GARGOYLE
Mobiloil
"D"
VACUUM OIL COMPANY S.A.
nie zawiedzie